



STAROGARDZKI
MIEJSKI OBSZAR
FUNKCJONALNY

POWIAT STAROGARDZKI

GMINA MIEJSKA STAROGARD GDAŃSKI

GMINA STAROGARD GDAŃSKI

GMINA BOBOWO

**STRATEGIA ROZWOJU
STAROGARDZKIEGO MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO**

ZAŁĄCZNIK 1.2

PLAN DZIAŁANIA
DLA STRATEGICZNEGO OBSZARU ROZWOJOWEGO
TRANSPORT

Opracowanie dokumentu:



Doradztwo dopasowane do potrzeb

www.eu-consult.pl



PROFESJONALNE DORADZTWO EUROPEJSKIE

www.euro-pro.pl

Starogard Gdański, sierpień 2014



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





SPIS TREŚCI

1	WSTĘP	3
2	POGŁĘBIONA DIAGNOZA OBSZARU	4
2.1	MOCNE STRONY	4
2.2	SŁABE STRONY	10
3	CZĘŚĆ PLANISTYCZNA	17
3.1	CELE REALIZOWANE W RAMACH PLANU	17
3.2	PRZEDSIĘWZIĘCIA DO REALIZACJI W RAMACH PLANU, WSKAŹNIKI PRODUKTU I REZULTATU	18



1 WSTĘP

Niniejszy Plan działania stanowi integralną część Strategii Rozwoju Starogardzkiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (SRSMOF) i stanowi konkretyzację zamierzeń MOF w jednym z 6 obszarów strategicznych: Transporcie. Wszystkie działania w nim zapisane: cel nadrzędny, cel operacyjny oraz kierunki działań są spójne z powyższym dokumentem.

Plan działania ma określoną strukturę. W pierwszej części dokonano pogłębionej diagnozy analizowanego obszaru. Do jej przeprowadzenia wykorzystano dane użyte w charakterystyce MOF zamieszczone w I tomie Strategii oraz w diagnostycznej części (mocne i słabe strony w obszarze transportu) analizy SWOT zamieszczonej w tomie II. Analizę wykonano biorąc pod uwagę także wyniki badań społecznych przeprowadzonych w ramach I etapu prac nad Strategią. Analiza mocnych i słabych stron pozwoliła na sformułowanie problemów, które miałyby zostać rozwiązane przy pomocy działań określonych w ramach wskazanych celów.

W drugiej części zostały zamieszczone założenia planistyczne. Oprócz wspomnianych celów strategicznych oraz ich uzasadnień w części tej zawarte zostały deklarowane działania oraz opisy projektów uznawanych za kluczowe dla realizacji poszczególnych celów. Jednocześnie, ponieważ realizacja niektórych założeń leży poza kompetencjami samorządów wchodzących w skład Starogardzkiego MOF, sformułowano oczekiwania wobec administracji rządowej oraz wojewódzkiej. Oczekiwania te są istotną częścią dokumentu, ponieważ realizacja najważniejszych dla MOF projektów transportowych (budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego, modernizacja dróg wojewódzkich oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 203) jest poza zasięgiem lokalnych samorządów, zarówno jeśli chodzi o uwarunkowania prawne, jak i finansowe. W ramach poszczególnych celów wskazano także wskaźniki produktu oraz rezultatu. Zidentyfikowano także potencjalnych partnerów działań oraz podjęto próbę identyfikacji źródeł finansowania projektów.



2 POGŁĘBIONA DIAGNOZA OBSZARU

Diagnozy obszaru strategicznego „Transport” dokonano na podstawie przeprowadzonej analizy SWOT, która pozwoliła na zidentyfikowanie najważniejszych czynników stwarzających dobre warunki dla rozwoju Starogardzkiego MOF oraz czynników stanowiących główne bariery.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> – Wysoka dostępność transportowa starogardzkiego MOF – Dostęp do autostrady A1 i DK22 – Dostęp do czynnej linii kolejowej nr 203; bliskość węzła kolejowego w Tczewie – Rozwinięta siatka połączeń autobusowych – Relatywnie wysoka częstotliwość kursowania autobusów miejskich w Starogardzie Gdańskim – Dobry stan techniczny autobusów MZK Starogard Gdański 	<ul style="list-style-type: none"> – Zły stan techniczny części dróg na terenie MOF, w tym dróg wojewódzkich i dróg dojazdowych do autostrady – Zbyt wysokie natężenie ruchu w mieście Starogard wynikające z prowadzenia ruchu tranzytowego przez miasto (brak obwodnicy) – Niska konkurencyjność PKS w stosunku do przewoźników prywatnych na najbardziej dochodowych trasach – Zły stan techniczny autobusów PKS Starogard Gdański – Zbyt niska częstotliwość połączeń kolejowych – Zbyt mała liczba połączeń bezpośrednich do Trójmiasta, szczególnie z terenów wiejskich – Zły stan dworca kolejowego w Starogardzie – Niski stopień integracji środków transportu – Niespójna sieć dróg rowerowych

2.1 MOCNE STRONY

Wysoka dostępność transportowa Starogardzkiego MOF

Siatka drogowa na obszarze Starogardzkiego MOF ukształtowana jest w taki sposób, że umożliwia sprawne dotarcie do wszystkich ważniejszych ośrodków obszaru, jak również sprawne jego opuszczenie we wszystkich kierunkach przy pomocy sieci dróg krajowych, autostrad lub dróg wojewódzkich. Łączna długość sieci drogowej na terenie MOF wynosi ponad 477 km (zgodnie z danymi poszczególnych gmin Starogardzkiego MOF). Poniżej zamieszczono tabelę prezentującą długość dróg według poszczególnych kategorii.



Rysunek 2.1 Długość dróg w Starogardzkim MOF według poszczególnych kategorii

Autostrady i Drogi Krajowe	Wojewódzkie	Powiatowe	Gminne
18,89	33,3	76	349,3

Źródło: Oprac. własne na podstawie danych poszczególnych urzędów gmin

Do najważniejszych dróg MOF należą drogi mające charakter tranzytowy (DK22 na osi wschód-zachód) oraz DW222 (na osi północ-południe). Istotne znaczenie ma także DW229 rozpoczynająca się w Jabłowie skrzyżowaniem z DW222 i łącząca z autostradą A1 na węźle „Pelplin”. Pozostałe ważne drogi to rozchodzące się promieniście ze Starogardu Gdańskiego ulice Lubichowska (południowy zachód), Droga Nowowiejska (zachód), Skarszewska (północny zachód), Droga Owidzka (wschód). Wszystkie wyżej wymienione drogi posiadają utwardzoną nawierzchnię i łączą miasto Starogard Gdański z miejscowościami je okalającymi w gminach Bobowo i Starogard Gdański, tworząc tym samym podstawę powiązań funkcjonalnych Starogardzkiego MOF. Wysoka dostępność transportowa pozytywnie wpływa na jakość życia obszaru, ponieważ umożliwia sprawne przemieszczanie się w wybranym kierunku. Możliwość sprawnego dotarcia jest także istotną kwestią dla przedsiębiorców działających na analizowanym obszarze.

Dostęp do autostrady A1 i DK22

Kluczowe znaczenie dla dostępności komunikacyjnej Starogardzkiego MOF z zewnątrz ma położenie na skrzyżowaniu dwóch szlaków o znaczeniu ponadregionalnym: DK22: Grzechotki (granica z Rosją)-Elbląg-Starogard Gdański-Chojnice-Piła-Kostrzyń (granica z Niemcami) oraz A1: Gdańsk-Łódź-Gliwice-Gorzyczki (granica z Czechami). Pierwsza trasa stanowi ważny szlak tranzytowy łączący obwód kaliningradzki z Niemcami oraz jednocześnie stanowi oś transportową południowej części województwa pomorskiego. Ta druga trasa, przebiegająca przez wschodnią część gminy wiejskiej Starogard Gdański, stanowi część europejskiej trasy E-75 oraz VI paneuropejskiego korytarza transportowego łączącego porty w Gdyni i Gdańsku ze środkową Europą i Adriatykiem. Starogardzki MOF posiada dostęp do dwóch węzłów z autostradą A1: „Swarożyn” (węzeł z DK22) oraz „Pelplin” (węzeł z DW229). Warto podkreślić, że w całym województwie pomorskim poza obszarem Trójmiasta nie występuje sytuacja, gdzie wyodrębniony obszar funkcjonalny posiadałby jednocześnie dostęp do autostrady i do drogi krajowej. Zakłada się, że dostępność do tak ważnych szlaków tranzytowych stanowi



mocną stroną MOF, ponieważ jednym z najważniejszych czynników przy wyborze miejsca inwestowania jest dostępność transportowa.

Rozwinięta siatka połączeń autobusowych

Starogard Gdański oraz jego MOF posiada stosunkowo rozwiniętą siatkę połączeń autobusowych. W samym mieście najważniejszym przewoźnikiem jest MZK w Starogardzie Gdańskim, zaś najważniejszą rolę w MOF pełni PKS w Starogardzie Gdańskim. Oprócz wymienionych przewoźników samorządowych funkcjonują przewoźnicy prywatni.

MZK w Starogardzie Gdańskim obsługuje regularnych 9 linii autobusowych, których trasy łączą wszystkie większe osiedla z centrum miasta oraz ważniejszymi generatorami ruchu (szpitale, cmentarze, szkoły, urzędy, dworzec kolejowy). Łączna długość tras komunikacyjnych wynosi 41,32 km, zaś długość linii to 84,62 km. Autobusy miejskie obsługują także 3 miejscowości w gminie Starogard Gdański: Koteże, Rokocin oraz Nową Wieś Rzeczną.

Komunikacja podmiejska pomiędzy Starogardem Gdańskim a otaczającymi go miejscowościami w ramach MOF realizowana jest głównie przez PKS w Starogardzie Gdańskim, który prowadzi komunikację gminną w Starogardzie Gdańskim oraz realizuje połączenia miasta z ważniejszymi ośrodkami w województwie, obsługując jednocześnie MOF oraz obszary wzdłuż tras wylotowych w samym Starogardzie Gdańskim. Oprócz PKS Starogard Gdański trasy na terenie Starogardzkiego MOF obsługują również prywatni przewoźnicy: PPHU Mateo z Kokoszkowych (realizujący przewozy na trasie Tczew-Starogard oraz w gminie Bobowo) oraz PHU Owsiak z Pelplina (kursujący głównie na trasie do Skórcza i Pelplina przez Jabłowo, gm. Starogard Gdański).

Starogard Gdański, a wraz z nim jego obszar funkcjonalny, posiadają bardzo rozbudowaną ofertę połączeń ze stolicą województwa pomorskiego. Do Gdańska kursują dwaj przewoźnicy: PKS w Starogardzie Gdańskim oraz Arriva Bus w Tczewie. Realizują one regularne połączenia o wysokiej częstotliwości. Uzupełnieniem oferty są kursy prywatnego przewoźnika na gdańskie lotnisko im. Lecha Wałęsy.



Dostęp do czynnej linii kolejowej nr 203 oraz bliskość węzła kolejowego w Tczewie

Obszar Starogardzkiego MOF posiada połączenie kolejowe, dzięki linii kolejowej nr 203 łączącej Tczew z Kostrzynem. W chwili obecnej linia jest dwutorowa, niezelektryfikowana i charakteryzuje się dobrymi parametrami technicznymi tj. w obu kierunkach dopuszczalna prędkość to 100 km/h. To powoduje, że czasy przejazdów koleją do najważniejszych punktów docelowych tj. Tczewa, Chojnic i Gdańska są porównywalne do transportu drogowego. Na linii jest prowadzony ruch pasażerski na trasie Tczew-Chojnice przy użyciu spalinowych zespołów trakcyjnych.

Istotna jest także bliskość największego w południowej części województwa węzła kolejowego w Tczewie, gdzie zbiegają się najważniejsze linie magistralne w województwie pomorskim: linia nr 9 (Gdańsk-Warszawa Wschodnia) oraz nr 131 (Tczew-Bydgoszcz-Zduńska Wola Karsznice-Tarnowskie Góry). Na ww. liniach prowadzone są regularne przewozy pasażerskie łączące Trójmiasto ze wszystkimi najważniejszymi ośrodkami w kraju oraz z Berlinem (przez Poznań). Dzięki kończącej się w 2014 roku modernizacji linii nr 9 poprawie także ulegnie jakość połączenia Tczewa z Trójmiastem, dzięki czemu skróci się czas podróży koleją także ze Starogardu Gdańskiego.

Istotna z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej Starogardzkiego MOF jest bliskość jednej z największych stacji towarowych w Polsce – w Zajączkowie Tczewskim. Dzięki linii 203 i łącznicy nr 730 istnieje możliwość obsługi zakładów produkcyjnych na terenie Starogardzkiego MOF koleją. W Starogardzie Gdańskim od linii 203 odgałęzia się linia 243, która łączy Starogard i Skórcz. Linia ta jest w złym stanie technicznym, jednakże umożliwia on obsługę terenów przemysłowych na południowym wschodzie miasta.

Relatywnie wysoka częstotliwość kursowania autobusów miejskich w Starogardzie Gdańskim

Transport miejski w Starogardzie Gdańskim charakteryzują wysokie częstotliwości kursowania, w porównaniu z innymi miastami poniżej 50 tys. mieszkańców. Linie autobusowe kursujące w mieście można podzielić na linie podstawowe: 12,14,16 i 19 – kursujące z wysoką częstotliwością, przez cały rok, we wszystkie dni tygodnia oraz linie



uzupełniające (7,15,17,25,27) kursujące z niższą częstotliwością w określone dni. Poniżej zamieszczono tabelę prezentującą częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach starogardzkiej komunikacji miejskiej.

Tabela 2.1 Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach starogardzkiej komunikacji miejskiej

Linia	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela
	Godziny szczytów przewozowych [min]	Godziny pozaszczytowe [min]	[min]	[min]
7	60	-	-	-
12	15	20/30	20/30	30
14	15	20/30	20/30	30
15	60	-	-	-
16	15	20/30	20/30	30
17	60	60	60	120
19	15	20/30	20/30	30
25	-	60	60	120
27	60	-	-	-

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim

Rozkłady jazdy MZK w Starogardzie Gdańskim są w pełni zsynchronizowane w skali całej sieci komunikacyjnej, co oznacza, że kursy różnych linii na wspólnych odcinkach tras odbywają się na przemian z tą samą częstotliwością w ramach poszczególnych kategorii linii. Pozwala to na osiągnięcie efektu synergii w postaci zwiększenia częstotliwości na najważniejszych odcinkach. Jednocześnie w starogardzkiej komunikacji miejskiej obowiązuje cykliczny takt częstotliwości kursowania autobusów, co zapewnia wysoką czytelność rozkładów i ułatwia ich zapamiętanie przez pasażerów.

Oprócz linii MZK obszar miasta oraz MOF obsługują linie podmiejskie i regionalne, które swoje trasy rozpoczynają lub kończą w Starogardzie Gdańskim. Charakter linii podmiejskiej ma linia 101 obsługiwana przez PKS, która łączy Starogard z położonymi na wschód od miasta miejscowościami Owidz i Klonówka w gminie Starogard Gdański. Linię tę charakteryzują typowo miejskie częstotliwości dochodzące do 15 minut. Pozostałe linie obsługujące gminę Starogard Gdański posiadają dużo niższe częstotliwości.

Starogard Gdański posiada regularne połączenia z Gdańskiem, obsługiwane przez dwóch konkurencyjnych przewoźników: PKS oraz Arriva Bus z Tczewa. Częstotliwość kursowania



obydwu przewoźników na liniach z/do Gdańska dochodzi nawet do 30 minut, co oznacza, że w szczycie kursują one w bardzo krótkich odstępach czasu. Linie jadące w kierunku Gdańska obsługują też północną część miasta oraz obszary gminy Starogard Gdański położone w bezpośrednim sąsiedztwie DW222. Na pozostałych liniach PKS oraz u przewoźników prywatnych obowiązują niskie, nieregularne częstotliwości typowe dla połączeń regionalnych.

Mankamentem takiego rozwiązania w zakresie komunikacji regionalnej jest brak powiązań taryfowych i rozkładowych pomiędzy przewoźnikami. Powoduje to konkurencję, która sprawia, że część potencjału przewozowego na danych trasach jest marnowana na zwalczanie innego przewoźnika, na przykład poprzez wypuszczanie kursów tuż przed godziną odjazdu konkurencji.

Dobry stan techniczny autobusów MZK Starogard Gdański

Przedsiębiorstwo MZK Starogard Gdański dysponuje łącznie 28 autobusami miejskim. Tabor przedsiębiorstwa jest stosunkowo młody, gdyż średnia wieku autobusów w starogardzkiej komunikacji miejskiej to 9,6 roku. Jest to niższa średnia niż w Gdyni (13,6 lat) oraz w Gdańsku (16,5 – wiek liczony razem z flotą tramwajową). Średnia wieku dla taboru komunikacji miejskiej w 19 największych miastach w Polsce wynosi 14,2 lat. Warto podkreślić, że tabor MZK jest dość zunifikowany – autobusy kursujące po mieście pochodzą z 4 dostaw, od 3 producentów (przy czym producent Solaris jest sukcesorem firmy Neoplan). W skali całej floty zjawisko sprowadzania używanych autobusów w celu ratowania sytuacji taborowej jest marginalne – z 28 autobusów tylko 1 został zakupiony jako pojazd używany. Należy dodać, że zjawisko kupowania autobusów sprowadzanych z zachodniej Europy jest powszechnie stosowane – np. W Gdańsku, Gdyni, Elblągu czy Olsztynie. Jednocześnie od 2011 roku 100% floty autobusowej MZK jest niskopodłogowa, co znacznie poprawia dostępność do publicznej komunikacji oraz szybkość wymiany pasażerów na przystankach. Poniżej zamieszczono tabelę prezentującą tabor eksploatowany liniowo przez MZK Starogard Gdański.



Tabela 2.2 Tabor eksploatowany liniowo przez MZK Starogard Gdański

Lp	Marka/typ autobusu	Liczba	Pojemność	Rok produkcji	Pojazd niskopodłogowy (TAK/NIE)
1.	Mercedes Conecto	6	28+78=106	2011	tak
2.	Mercedes Citaro K	5	26+67=93	2010	tak
3.	Solaris Urbino 10	6	22+63=85	2007	tak
4.	Neoplan N 4009	10	24+39=63	1998	tak
5.	MAN NL 202	1	36+60=96	1996	tak

Źródło: Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim

Analizując powyższą tabelę i mając na względzie, że obsługa linii wymaga wystawienia 20 pojazdów w dni powszednie, należy stwierdzić, że w najbliższych latach znaczna część pojazdów może wymagać wymiany. Do roku 2020 11 z 28 pojazdów osiągnie wiek 20 lat, co może powodować konieczność wycofania ich z eksploatacji zarówno ze względu na stan techniczny, jak i niespełnianie norm środowiskowych. Warto dodać, że niektóre miasta, które zakupiły pojazdy marki Neoplan końca lat 90-tych XX wieku, w tej chwili wycofują, bądź wycofały te autobusy ze swojej floty (Poznań, Gdańsk, czy Kraków).

2.2 SŁABE STRONY

Zły stan techniczny części dróg na terenie MOF, w tym dróg wojewódzkich i dróg dojazdowych do autostrady

Pomimo istnienia gęstej sieci dróg na terenie Starogardzkiego MOF należy zauważyć, że część dróg charakteryzuje się złym stanem technicznym. W toku przygotowań I tomu Strategii wskazane zostały poszczególne odcinki dróg kwalifikujące się do modernizacji.

W Starogardzie jest to między innymi ciąg uliczny: Niepodległości-Pomorska-Pelplińska, który stanowi południowe obejście Starego Miasta oraz wyjazd w kier. południowo-wschodnim, Droga Owidzka (kier. Wschodni), ul. Lubichowska (w kier. południowo-zachodnim), Droga Nowowiejska, będąca częściowo w złym stanie technicznym (kier. zachodni), Jana Pawła II oraz ulica Kościuszki. Za wyjątkiem 2 ostatnich wszystkie wymienione drogi stanowią połączenia pomiędzy Starogardem Gdańskim a okolicznymi miejscowościami.



W gminie wiejskiej Starogard Gdański modernizacji wymaga zarówno wschodni (Starogard-Zduny), jak i zachodni odcinek DK22 (Sucumin-Starogard). Ponadto droga, pomimo przebiegu w zabudowanym obszarze nie posiada dróg zbiorczych, ciągów rowerowo-piesznych, oświetlenia miejsc wymaganych prawem. Złym stanem nawierzchni charakteryzują się także obydwa odcinki DW222 przebiegające przez MOF oraz ul. Płaczewska oraz DW229 będąca połączeniem MOF z A1.

Zbyt wysokie natężenie ruchu w mieście Starogard Gdański wynikające z prowadzenia ruchu tranzytowego przez miasto (brak obwodnicy)

Jednym z najważniejszych problemów Starogardzkiego MOF jest konieczność prowadzenia ruchu tranzytowego na DK22 przez śródmieście Starogardu Gdańskiego. Na ciągu ulicznym Jagiełły-Sikorskiego dwie najważniejsze drogi w mieście: DK22 i DW222 mają wspólny odcinek, co oznacza bardzo wysokie natężenie ruchu drogowego i związane z tym problemy z zanieczyszczeniem powietrza, hałasem oraz wibracjami. Warto po raz kolejny podkreślić, że po DK22 prowadzony jest ciężki ruch tranzytowy pomiędzy Niemcami a Rosją. W rezultacie pomiary ruchu plasują miejski odcinek DK22 w Starogardzie Gdańskim wśród najbardziej obciążonych tras w regionie – dane z 2010 roku pokazują, że na tym odcinku przejeżdża ponad 21 tys. pojazdów na dobę, w tym ponad 1500 samochodów ciężarowych. Poza Trójmiastem większe natężenia ruchu notowane są tylko na DK6 w Wejherowie i na DK22 w rejonie mostu nad Nogatem w Malborku. Warto dodać, że obydwie wymienione drogi zostaną w najbliższych latach odciążone ze względu na projektowane alternatywne trasy. Jednocześnie miasto Starogard Gdański jest, nie licząc Wejherowa, największym miastem w województwie pomorskim bez obwodnicy ścisłego centrum. Główna droga prowadząca przez Wejherowo w ciągu tamtejszej DK6 jest dwupasmowa i omija zwartą tkankę miejską ścisłego centrum. Bardzo duże obciążenie ruchem notuje także DW222, w szczególności na odcinku pomiędzy Starogardem i Jabłowem (ponad 10 tys.) pojazdów na dobę.

Bardzo wysokie natężenie ruchu drogowego na wymienionych odcinkach dróg sprawia, że jakość życia w Starogardzkim MOF obniża się, tak samo jak atrakcyjność inwestycyjna obszaru. Jednocześnie tak duży potok samochodów wraz z ruchem tranzytowym obniżają bezpieczeństwo poruszania się po tych drogach. Należy wyraźnie podkreślić, że budowa



obwodnicy w ciągu DK22 we wszystkich badaniach i ankietach było podkreślane jako najważniejsza inwestycja w mieście, pomimo tego, że nie leży ona w gestii starogardzkich samorządów. Istotna jest także kwestia wyprowadzenia z centrum ruchu tranzytowego w osi północ-południe (DW222) – etapowe prace w ramach budowy wschodniego obejścia centrum miasta są realizowane.

Zły stan techniczny autobusów PKS Starogard Gdański i niska konkurencyjność w stosunku do przewoźników prywatnych na najbardziej dochodowych trasach

PKS w Starogardzie Gdańskim jest najważniejszym przewoźnikiem autobusowym realizującym przewozy podmiejskie i regionalne. Zgodnie z danymi przedsiębiorstwa PKS posiada tabor w ilości 82 autobusów. Pojazdy przedsiębiorstwa stacjonują w 2 bazach: w Starogardzie Gdańskim i w Kościerzynie. Poniżej zamieszczono wykaz taboru wykorzystywanego w ruchu liniowym przez spółkę.

Tabela 2.3 Tabor posiadany przez PKS w Starogardzie Gdańskim

Lp.	Marka	Liczba egzemplarzy	Rok produkcji
1.	Autosan	49	1985-2007
	w tym Autosan typ H9	39	1985-2005
2.	Mecedes-Benz	17	1993-2005
3.	Setra	9	1992-2000
4.	MAN	4	1997-1998
5.	Iveco	1	2003
6.	Jelcz	1	2003
7.	Neoplan	1	1998

Źródło: Dane PKS w Starogardzie Gdańskim

Głównym typem autobusu wykorzystywanego przez PKS są przestarzałe technologicznie autobusy Autosan H9, stanowiące prawie połowę floty. Średni wiek autobusów wynosi 17 lat; najnowsze autobusy we flocie przewoźnika pochodzą z 2007 roku, a najstarsze z 1985 roku. Jednocześnie zdecydowana większość autobusów PKS nie posiada niskiej podłogi, co ogranicza dostępność komunikacji oferowanej przez PKS. W najbliższych latach konieczne będą znaczne nakłady finansowe na odnowienie taboru, jeśli PKS w Starogardzie Gdańskim będzie chciał sprostać coraz silniejszej konkurencji ze strony prywatnych przewoźników.

Z tego powodu PKS w Starogardzie Gdańskim może mieć problemy z utrzymaniem swojej pozycji na najważniejszej i najbardziej dochodowej trasie – do Gdańska. W chwili obecnej



model funkcjonowania przedsiębiorstwa w dużym stopniu opiera się o finansowanie ze środków zarobionych na realizowaniu przewozów na tej trasie. Utrata klientów na rzecz międzynarodowej firmy Arriva Bus spowodowana wykorzystywaniem gorszego taboru i brakiem taktu w rozkładzie jazdy może oznaczać problemy finansowe, które prowadzić będą do dalszego ograniczania oferty przewozowej w celu redukcji kosztów. To z kolei obniżać będzie dostępność transportową Starogardzkiego MOF.

Zbyt niska częstotliwość połączeń kolejowych oraz zbyt mała liczba bezpośrednich połączeń kolejowych do Trójmiasta

Zgodnie z rozkładem jazdy z sierpnia 2014 roku ze Starogardu Gdańskiego odjeżdża 9 par pociągów na trasie Tczew-Chojnice oraz tylko 1 para pociągów bezpośrednich do Gdyni. Łącznie daje to 10 par pociągów odjeżdżających ze starogardzkiego dworca. Pociągi te nie kursują w regularnych odstępach czasu, ani nie odjeżdżają w regularnym takcie, co obniża czytelność rozkładu jazdy. W rezultacie, wobec rozbudowanej oferty komunikacji autobusowej, obniżona jest atrakcyjność kolei, pomimo relatywnie dobrych czasów przejazdu. Poniżej zamieszczona jest tabela prezentująca czasy odjazdów pociągów w najważniejszej relacji Starogard Gdański-Tczew (Gdynia).

Tabela 2.4 Czasy odjazdów pociągów w relacji Starogard Gdański-Tczew (Gdynia) wraz z czasami przejazdów

Relacja	Godzina odjazdu	Czas podróży do Tczewa
Starogard Gdański Tczew	odj. 05:06	0:22
Starogard Gdański Tczew	odj. 05:43	0:24
Starogard Gdański Tczew	odj. 06:26	0:25
Starogard Gdański Tczew	odj. 07:42	0:24
Starogard Gdański Gdynia Główna	odj. 08:30	0:22
Starogard Gdański Tczew	odj. 11:55	0:22
Starogard Gdański Tczew	odj. 15:43	0:24
Starogard Gdański Tczew	odj. 17:04	0:23
Starogard Gdański Tczew	odj. 18:24	0:20
Starogard Gdański Tczew	odj. 21:27	0:21

Źródło: Przewozy Regionalne



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Pociągi te w zdecydowanej większości są skomunikowane na stacji Tczew z pociągami jadącymi w stronę Trójmiasta z Malborka/Elbląga, bądź z Laskowic Pomorskich/Bydgoszczy, dzięki czemu podróż do Gdańska Głównego trwa około godzinę, co jest konkurencyjnym czasem przejazdu. Wadą rozkładu jazdy są przede wszystkim duże odstępy czasowe; pomiędzy godziną 8.30 a 15.40 odjeżdża tylko jeden pociąg, podczas gdy autobusów do Gdańska odjeżdża kilkanaście. Jednocześnie funkcjonuje tylko 1 połączenie bezpośrednie do Trójmiasta, które w dodatku odjeżdża ze Starogardu o godz. 8.30, zaś do Gdańska przyjeżdża ok. 9.30, co uniemożliwia dojazd do pracy dla mieszkańców Starogardzkiego MOF.

Niedostatecznie atrakcyjna oferta połączeń kolejowych, systematycznie ograniczana od lat 90-tych XX wieku, obniża dostępność transportową Starogardzkiego MOF, a co za tym idzie jego atrakcyjność turystyczną i osiedleńczą. Warto podkreślić, że sprawna i często jeżdżąca kolej mogłaby być remedium na korki tworzące się na miejskim odcinku DK22 tym bardziej, że linia 203 w znacznej części dubluje się przebiegiem z DK22, a na wschód od Starogardu ma bardziej atrakcyjny przebieg, bo przebiega przez Tczew, a DK22 miasto to omija.

Zły stan dworca kolejowego w Starogardzie Gdańskim

Na terenie Starogardzkiego MOF zlokalizowany jest jeden czynny dworzec kolejowy – Starogard Gdański oraz jeden przystanek kolejowy w Szpęgawsku. Obydwa zlokalizowane są wzdłuż linii kolejowej 203 i zatrzymują się tam pociągi relacji Chojnice-Tczew (lub Gdynia). Istnieje także nieczynny przystanek kolejowy Starogard Gdański-Przedmieście na linii 243.

Zabytkowy budynek dworca w Starogardzie Gdańskim wraz z otoczeniem powstał w 1871 roku, kiedy zbudowana została magistrala kolejowa *Ostbahn* łącząca Berlin z Królewcem. Ze względu na ówczesny węzłowy charakter stacji została ona wyposażona w 3 perony z 5 krawężnikami, wiaty oraz przejścia podziemne. Z czasem, kiedy znaczenie dworca zmalało (zmiany granic oraz likwidacja połączeń od strony Skarszew i Skórcza) infrastruktura ta okazała się przeskalanowana, zaś wobec braku wystarczających środków i centralnego zarządzania, stan techniczny budynku dworca i otoczenia pogarszał się. W chwili obecnej budynek dworca oraz otoczenie stacji (ul. Kolejowa, ul. M.Hillar i Al. Wojska Polskiego) wymagają modernizacji w celu dostosowania do współczesnych standardów obsługi



podróżnych, w tym do obsługi osób niepełnosprawnych. W budynku i jego otoczeniu brakuje elementów ułatwiających orientację i poruszanie osobom niewidomym oraz monitoringu.

W badaniach mieszkańców MOF odnośnie potrzeb inwestycyjnych zagadnienie złego stanu technicznego dworca PKP jako głównego punktu przesiadkowego i swego rodzaju wizytówki miasta było wielokrotnie podnoszone przez respondentów. Choć nie było to podnoszone przez respondentów, przebudowy wymaga także przystanek kolejowy Szpęgawsk, który mógłby być punktem przesiadkowym dla mieszkańców wschodniej części gminy wiejskiej Starogard Gdański.

Niski stopień integracji środków transportu

Na obszarze Starogardzkiego MOF funkcjonuje kilku przewoźników: MZK Starogard Gdański, PKS w Starogardzie Gdańskim, Arriva Bus, PHU Owskiak, PPHU Mateo oraz Przewozy Regionalne realizujące połączenia kolejowe w relacji Chojnice-Tczew. Wszystkie te podmioty realizujące przewozy pasażerskie robią to na zasadzie konkurencji, co sprawia, że brakuje jakiegokolwiek koordynacji pomiędzy nimi – każdy emituje własne bilety, tworzy własne rozkłady jazdy, co nie pozwala na osiągnięcie efektu synergii. Często jest wręcz efekt odwrotny: rozkłady jazdy linii różnych przewoźników kursujących w jednym kierunku są tak ułożone, aby wygrać walkę o pasażera, przez co zmniejsza się opłacalność prowadzenia komunikacji na danej linii i w konsekwencji następuje redukcja liczby kursów. Na obszarze Starogardzkiego MOF brakuje wspólnego biletu – nawet pomiędzy samorządowymi przewoźnikami MZK i PKS, choć ten drugi wykonuje częściowo przewozy miejskie na terenie Starogardu Gdańskiego (np. linia 101, czy kursy linii kursujących do Gdańska, które rozpoczynają się przy ul. Pelplińskiej). Przyjmuje się, że integracja taryfowa i funkcjonalna obydwu przewoźników, a więc wspólny bilet oraz koordynacja rozkładów na wspólnych odcinkach pozwoli na osiągnięcie efektu synergii, co w znaczący sposób atrakcyjność podróżowania transportem zbiorowym i wzmocni pozycję konkurencyjną wobec pozostałych prywatnych przewoźników. Ułatwieniem we wzajemnych rozliczeniach obu przewoźników z tytułu sprzedaży i honorowania biletów zintegrowanych będzie wprowadzenie nośnika w postaci biletu elektronicznego.



W Starogardzkim MOF brakuje również wyraźnego węzła integrującego różne środki komunikacji miejskiej i regionalnej. W chwili obecnej taką funkcję pełni częściowo dworzec kolejowy, gdzie swoje trasy zaczynają miejskie linie 12, 14, 15 i 25 i podjeżdżają autobusy PKS. Mankamentem lokalizacji infrastruktury transportu regionalnego w Starogardzie Gdańskim jest odległość około 500 m, dzieląca dworzec kolejowy od dworca autobusowego (regionalnego). Funkcjonujący przy budynku dworca kolejowego przystanek autobusowy, na którym zatrzymują się autobusy miejskie i przewoźników regionalnych trudno uznać za węzeł integracyjny. Pomijając stan techniczny i wizualny dworca opisanemu powyżej obszarowi wokół dworca brakuje funkcjonalności właściwych węzłom integracyjnym (brak parkingów rowerowych, zatoczek, peronów przystankowych dla różnych rodzajów komunikacji itp.).

Niespójna sieć dróg rowerowych

Pomimo faktu istnienia na terenie MOF sieci dróg dla rowerów o długości 18,8 km należy zauważyć, że sieć jest w chwili obecnej niespójna. Poza jednym długim odcinkiem o długości 4,2 km wzdłuż DK22 z kilkoma odnogami w Starogardzie Gdańskim, drogi rowerowe w obecnej formie nie łączą się ze sobą, tworząc osobne odcinki. Dodatkowo drogi dla rowerów w Starogardzie Gdańskim nie stanowią połączenia z pozostałymi gminami tworzącymi obszar funkcjonalny. Drogi rowerowe nie penetrują obszaru ścisłego Śródmieścia Starogardu Gdańskiego, ani rejonu dworca kolejowego.

Należy przy tym zaznaczyć, że ciągle podejmowane są działania lokalnych samorządów w celu poprawy infrastruktury rowerowej. Na terenie Starogardzkiego MOF wyznaczonych zostało ponad 100 km szlaków rowerowych dla celów rekreacyjnych. Oznacza to, że rośnie znaczenie ruchu rowerowego jako formy transportu a zarazem sposobu rekreacji. Warto podkreślić, że transport rowerowy ma szansę na bycie konkurencyjnym pod względem czasu przejazdu na krótkich relacjach wewnątrzmijskich i wewnątrzgminnych względem transportu zbiorowego, a nawet samochodu. W badaniach dotyczących potrzeb mieszkańców Starogardzkiego MOF kwestia rozbudowy systemu dróg rowerowych została uznana za ważną lub bardzo ważną przez ponad 80% respondentów.

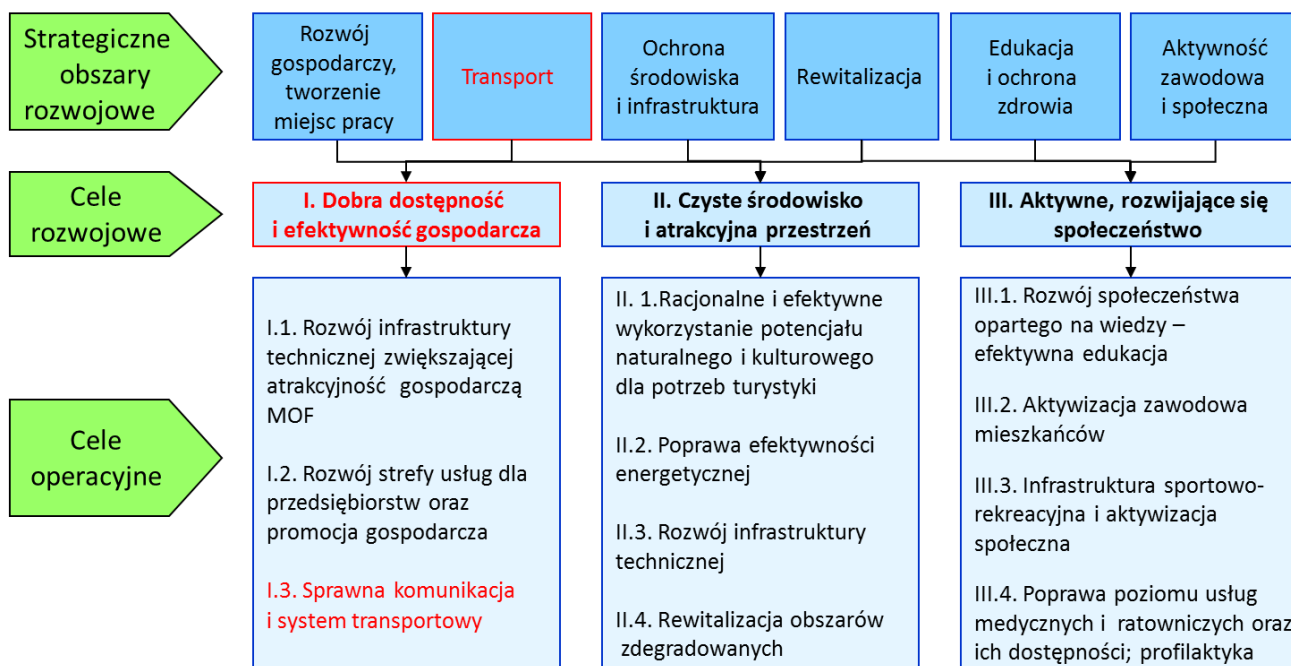


3 CZĘŚĆ PLANISTYCZNA

3.1 CELE REALIZOWANE W RAMACH PLANU

Strategiczny obszar rozwojowy „Transport” przyczyni się do realizacji I Celu rozwojowego SRSMOF „**Dobra dostępność i efektywność gospodarcza**”. Realizacja Planu wpłynie na poprawę dostępności zewnętrznej MOF, a także podniesienie spójności wewnętrznej obszaru. Jednocześnie działania przewidziane w ramach Planu bezpośrednio wpisują się w cel operacyjny I.3 SRSMOF „**Sprawna komunikacja i system transportowy**”- jest to cel główny Planu działania w obszarze „Transport”.

Rysunek 3.1. Realizacja celów SRSMOF



Źródło: opracowanie własne

3.2 PRZEDSIĘWZIĘCIA DO REALIZACJI W RAMACH PLANU, WSKAŹNIKI PRODUKTU I REZULTATU

Poniżej zamieszczono najważniejsze założenia przedmiotowego Planu działania: sformułowano działania/projekty przewidziane do realizacji i/lub oczekiwania wobec podmiotów zewnętrznych, wyodrębniono kluczowe projekty oraz wskaźniki, które pozwolą na monitorowanie realizacji Planu oraz Strategii. Z uwagi na bardzo szeroki zakres działań objętych celem operacyjnym I.3 Sprawna komunikacja i system transportowy, powyższe dane przedstawiono w podziale na 3 podobszary:

- Infrastruktura drogowa
- Transport zbiorowy
- Ruch rowerowy

Cel	I.3. Sprawna komunikacja i system transportowy
PODOBSZAR: INFRASTRUKTURA DROGOWA	
Uzasadnienie	Najważniejszym elementem systemu transportowego jest infrastruktura drogowa, która jest jednym z kluczowych czynników determinujących rozwój gospodarczy danego obszaru i ma zarazem istotny wpływ na jakość życia mieszkańców oraz na atrakcyjność inwestycyjną i turystyczną. W świetle pogłębionej diagnozy oraz przeprowadzonych badań mieszkańców MOF wskazuje się, że konieczna jest dalsza rozbudowa dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz poprawa złego stanu technicznego dróg istniejących. Za najważniejsze przedsięwzięcie ankietowani oraz uczestnicy grup panelów badawczych uznali budowę obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu DK22.
Działania/projekty	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa nowych dróg, przebudowa i modernizacja dróg istniejących, w tym modernizacja dróg wojewódzkich, – Modernizacja dróg łączących poszczególne miejscowości obszaru funkcjonalnego z miastem Starogard Gdański, w tym ul. Lubichowskiej, Drogi Owidzkiej, Drogi Nowowiejskiej – Budowa, przebudowa i modernizacja dróg łączących poszczególne miejscowości Starogardzkiego MOF – Przebudowa i modernizacja dróg położonych w Starogardzie Gdańskim, w tym ul. Kościuszki, Jana Pawła II, ciągu: Niepodległości-



	<p>Pomorska-Pelplińska</p> <ul style="list-style-type: none">– Zwiększenie bezpieczeństwa sieci drogowej poprzez utworzenie „Strefy tempo 30” na drogach wewnątrz wsi i osiedli oraz montaż oświetlenia ulicznego, w tym oświetlenia wykorzystującego OZE
Projekty kluczowe	<ol style="list-style-type: none">1. „Budowa obwodnicy miasta Starogard Gdański w ciągu DK22” Realizacja projektu stanowi podstawowe oczekiwanie lokalnej społeczności Starogardzkiego MOF wobec administracji centralnej. Jak pokazują pomiary ruchu odcinki DK22 przebiegające przez obszar charakteryzują bardzo wysokie natężenia ruchu, w tym ruchu tranzytowego. Rodzi to szereg niedogodności zarówno dla mieszkańców, jak i kierowców jadących tą trasą. Budowa obwodnicy i w rezultacie zmiana przebiegu drogi pozwoli też na rozwiązanie zdiagnozowanego problemu złego stanu DK22 na odcinkach w gminie wiejskiej Starogard Gdański.2. „Budowa wschodniej obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu DW222 – odcinek pomiędzy ulicą Gdańską a Mickiewicza (DK22)” Projekt stanowi uzupełnienie zrealizowanych wcześniej odcinków pomiędzy ul. Mickiewicza a Pelplińską. Dzięki realizacji projektu kierowcy przejeżdżający przez Starogard Gdański w osi północ-południe nie będą musieli wjeżdżać na DK22, co zmniejszy natężenie ruchu na jej miejskim odcinku. Jednocześnie budowa pozwoli na poprawę dostępności terenów inwestycyjnych zlokalizowanych w rejonie ulic Kochanki i Zielonej.3. „Poprawa dostępu Starogardzkiego MOF do autostrady A1 – modernizacja DW222 i DW229” – drogi te na swoich odcinkach wiejskich stanowią dojazdy do autostrady A1, jednakże w tej chwili znajdują się częściowo w złym stanie technicznym. Dzięki realizacji przedsięwzięcia poprawi się jakość powiązań MOF z głównym ciągiem drogowym w osi północ-południe (A1), jak również poprawi się wewnętrzna spójność MOF.4. „Modernizacja ul. Lubichowskiej w Starogardzie Gdańskim” – droga stanowi główny wyjazd z miasta w kierunku południowo-zachodnim; szacowane natężenie ruchu to 10 tys. pojazdów/dobę. W chwili obecnej ulica znajduje się w złym stanie technicznym, co zmniejsza dostępność komunikacyjną miasta oraz terenów rekreacyjnych w okolicy Jeziora Płaczewskiego.5. „Modernizacja ciągu ulicznego Kościuszki-Droga Owidzka” – trasa stanowi wylot z miasta w kierunku wschodnim; w tej chwili znajduje się w złym stanie technicznym. Stanowi ona połączenie dla wsi Owidz, Kolincz, Klonówka. W pierwszej z tych miejscowości zlokalizowane są ważne w skali MOF obiekty: Grodzisko oraz technikum. Zła jakość infrastruktury obniża ich dostępność komunikacyjną. Zakłada się, że modernizacja odcinka ul. Kościuszki powiązana będzie z kompleksową rewitalizacją jej okolic.





	6. „Budowa drogi o nawierzchni asfaltowej Jabłowo – Jabłówko – Grabowiec – Smołąg – Bobowo” – budowa drogi poprawi dostępność miejscowości położonych w dwóch gminach wiejskich MOF. Dzięki realizacji inwestycji możliwe będzie przemieszczanie się pomiędzy gminami bez konieczności wjazdu na tranzytową DW222, a jednocześnie poprawi się dostępność DW229
Oczekiwania wobec administracji rządowej	– Budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu DK22 oraz modernizacja drogi na jej wiejskich odcinkach.
Oczekiwania wobec Samorządu Województwa Pomorskiego	– Modernizacja DW222 oraz DW229 na odcinkach wiejskich Starogardzkiego MOF.
Wskaźniki produktu	– Liczba zrealizowanych projektów drogowych (szt.) – Długość wybudowanych dróg (km) – Długość zmodernizowanych dróg (km)
Wskaźniki rezultatu	– Liczba miejscowości MOF ze zmodernizowanym dojazdem do Starogardu Gdańskiego (szt.) – Skrócenie czasu dojazdu do autostrady A1 (min.) – Liczba samochodów przejeżdżający ciągiem Jagiełły-Sikorskiego w Starogardzie Gdańskim (szt.) – Zmniejszenie się hałasu wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych w Starogardzkim MOF (DK22, DW222, DW229) (db)
Partnerzy	– JST wchodzące w skład MOF – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku – Samorząd Województwa Pomorskiego
Potencjalne źródła dofinansowania	– Programy operacyjne UE na lata 2014-2020 – Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych – Krajowy Fundusz Drogowy – Budżet Samorządu Województwa Pomorskiego – Budżety JST

Cel	1.3. Sprawna komunikacja i system transportowy
PODOBSZAR: TRANSPORT ZBIOROWY	
Uzasadnienie	Niezwykle istotnym elementem systemu transportu jest komunikacja publiczna. Sprawny, nowoczesny i zintegrowany transport zbiorowy ułatwia przemieszczanie się np. do pracy w innych miejscowościach. W konsekwencji zwiększa się mobilność mieszkańców, potencjalnie



	hamując odpływ mieszkańców do większych ośrodków miejskich. Komunikacja publiczna stanowi także przeciwwagę dla indywidualnego transportu samochodowego.
Działania/projekty	<ul style="list-style-type: none"> – Rozwój i integracja transportu publicznego w Starogardzkim MOF – Integracja taryfowa i funkcjonalna przewoźników samorządowych działających na obszarze MOF (MZK i PKS) – Zakup nowego taboru autobusowego do ruchu regionalnego (PKS) – Wymiana taboru autobusowego miejskiego (ok. 20 letnich autobusów marki Neoplan oraz MAN), z możliwością zakupu autobusów zasilanych innymi niż ropa/benzyna paliwami (gaz ziemny, napęd hybrydowy, energia elektryczna) wraz z modernizacją zaplecza technicznego – Poprawa dostępu do węzła kolejowego w Tczewie – Zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń kolejowych Starogardu Gdańskiego i Trójmiasta
Projekty kluczowe	<ol style="list-style-type: none"> 1. „Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim”. Projekt obejmuje przebudowę dworca kolejowego oraz budowę multimodalnego węzła integracyjnego (zintegrowany węzeł przesiadkowy zbiorowego transportu publicznego) w Starogardzie Gdańskim. Celem przedsięwzięcia jest tworzenie warunków dla wysokiej mobilności mieszkańców, podniesienie sprawności transportu zbiorowego oraz zintegrowanie różnych środków transportu (samochód, rower, autobusy oraz kolej) oraz wzrost poziomu dostępności zewnętrznej i spójności transportowej w regionie. 2. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 Tczew-Kostrzyn”. Dzięki realizacji projektu skróci się czas podróży koleją ze Starogardu do węzła w Tczewie, jak również w kierunku Chojnic. Jednocześnie zwiększy się bezpieczeństwo i komfort podróży dzięki wymianie urządzeń technicznych i infrastruktury obsługi pasażera. Zakłada się też, że w wyniku rewitalizacji zmodernizowany zostanie przystanek osobowy Szpęgawsk. Poprawa parametrów linii nr 203 (podniesienie prędkości szlakowej do 120 km/h) pozwoli na zwiększenie liczby połączeń kolejowych na odcinku Starogard Gdański-Tczew (Gdańsk), co poprawi dostępność transportową Starogardzkiego MOF.
Oczekiwania wobec administracji rządowej	<ul style="list-style-type: none"> – Rozpoczęcie modernizacji/rewitalizacji linii kolejowej nr 203
Oczekiwania wobec Samorządu Województwa Pomorskiego	<ul style="list-style-type: none"> – Zwiększenie liczby połączeń kolejowych Starogardu Gdańskiego z Tczewem i Trójmiastem w wyniku ogłaszanych przetargów na realizację przewozów regionalnych i poprawę efektywności eksploatacyjnej



Wskaźniki produktu	<ul style="list-style-type: none"> – Liczba wybudowanych węzłów integracyjnych (szt.) – Liczba miejsc parkingowych przy węzłach integracyjnych i przystankach kolejowych (szt.) – Liczba wdrożonych biletów elektronicznych komunikacji miejskiej i regionalnej (szt.) – Liczba zakupionych autobusów komunikacji miejskiej (szt.) – Liczba zakupionych autobusów komunikacji regionalnej (szt.) – Liczba zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych (szt.) – Liczba połączeń kolejowych do Tczewa oraz Trójmiasta (szt.)
Wskaźniki rezultatu	<ul style="list-style-type: none"> – Liczba przewozów pasażerów komunikacją miejską (szt.) – Skrócenie czasu dojazdu do Tczewa oraz Gdańska (min.) – Liczba zakupionych wspólnych biletów MZK-PKS (szt.)
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none"> – PKP – MZK w Starogardzie Gdańskim – PKS w Starogardzie Gdańskim – JST wchodzące w skład MOF – Samorząd Województwa Pomorskiego – Przewozy Regionalne – Prywatni przewoźnicy autobusowi i kolejni
Potencjalne źródła dofinansowania	<ul style="list-style-type: none"> – Programy operacyjne UE na lata 2014–2020 – Fundusz Kolejowy – Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń – Środki własne przedsiębiorstw transportowych – Budżet Samorządu Województwa Pomorskiego

Cel	I.3. Sprawna komunikacja i system transportowy
PODOBSZAR: RUCH ROWEROWY	
Uzasadnienie	Istotnym elementem jest także rozbudowa systemu dróg dla rowerów, który może stanowić atrakcyjną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego oraz transportu zbiorowego, w szczególności na niewielkie odległości. Rozbudowa systemu dróg dla rowerów pozwoli na lepsze powiązanie istniejących już dróg komunikacyjnych z systemem tras rekreacyjnych, a tym samym poprawi atrakcyjność turystyczną Starogardzkiego MOF.
Działania/projekty	<ul style="list-style-type: none"> – Powiązanie systemu dróg rowerowych z węzłem integracyjnym przy dworcu w Starogardzie Gdańskim – Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych lub pasów rowerowych wzdłuż głównych szlaków transportowych w Starogardzkim MOF w celu uzyskania spójnego systemu dróg





	<p>rowerowych w mieście Starogard Gdański</p> <ul style="list-style-type: none">– Rozbudowa systemu utwardzonych dróg rowerowych na obszarach wiejskich Starogardzkiego MOF– Stworzenie parkingów rowerowych w okolicach najważniejszych instytucji, szkół, przystanków autobusowych i kolejowych oraz innych przestrzeni publicznych– Rozbudowa systemu szlaków rekreacyjnych na terenie Starogardzkiego MOF
Oczekiwania wobec Samorządu Województwa Pomorskiego	<ul style="list-style-type: none">– Uwzględnienie ruchu rowerowego przy planowanych modernizacjach DW222 i DW229
Wskaźniki produktu	<ul style="list-style-type: none">– Długość utwardzonych dróg rowerowych (km)– Długość wyznaczonych pasów rowerowych w jezdniach (km)– Liczba zadaszonych parkingów rowerowych (szt.)– Liczba stojaków rowerowych (szt.)
Wskaźniki rezultatu	<ul style="list-style-type: none">– Odsetek podróży przy pomocy roweru w Starogardzkim MOF (%)
Partnerzy	<ul style="list-style-type: none">– JST wchodzące w skład MOF– Samorząd Województwa Pomorskiego– Organizacje pozarządowe– Komenda Powiatowa Policji w Starogardzie Gdańskim
Potencjalne źródła dofinansowania	<ul style="list-style-type: none">– Programy operacyjne UE na lata 2014–2020– Inne fundusze pomocowe– Środki własne jednostek samorządu terytorialnego, ich związków i stowarzyszeń

