

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Tczewa na lata 2026–2030



Opracowanie pt. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla
Tczewa na lata 2026-2030

zostało przygotowane przez firmę:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

na podstawie **umowy nr 412/09/2025** pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia
26.09.2025 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona – kierownik

Bartłomiej Kasiuk

Robert Wojciechowski

Jakub Wróblewski

i inni

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	7
1.1. CEL OPRACOWANIA	7
1.2. PODSTAWY PRAWNE I METODYKA TWORZENIA ORAZ UCHWALENIE PLANU	7
1.3. KONSULTACJE SPOŁECZNE	8
2. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM.....	9
3. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OPRACOWANIA	13
3.1. INFORMACJE OGÓLNE O ORGANIZATORZE TRANSPORTU	13
3.2. DEMOGRAFIA	15
3.3. SYTUACJA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA.....	19
3.4. SYTUACJA SPOŁECZNA	20
4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA	22
4.1. TRANSPORT AUTOBUSOWY	22
4.2. TRANSPORT KOLEJOWY ORAZ WĘZŁ PRZESIADKOWY	25
4.3. TRANSPORT DROGOWY	28
5. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA PODSTAWIE ANALIZY DOSTĘPNYCH U ZAMAWIAJĄCEGO BADAŃ NAPEŁNIEŃ	31
5.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH	31
5.2. PROGNOZA POPYTU	31
5.3. ZAPEWNIENIE OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DOSTĘPU I ODPOWIEDNIEGO STANDARDU DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	33
5.4. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU	34
6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ PRZEZ WYKONAWCĘ W FORMIE ANKIETY MIX PAPI I CAWI	39
7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	56
7.1. REALIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH	56
7.2. UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG ASPEKTU OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO	58
7.3. DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	59
8. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	61
9. SIEĆ KOMUNIKACYJNĄ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	62
9.1. ANALIZA DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH ORAZ OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.....	62
9.2. ANALIZA MOŻLIWOŚCI ZMIANY SIECI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.....	74
10. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM	83
10.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO	83
10.2. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	84
11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW	86

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	89
12.1. UPRZYWILEJOWANIE POJAZDÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W RUCHU DROGOWYM	89
12.2. WPROWADZENIE EKOLOGICZNYCH POJAZDÓW DO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	89
12.3. MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	90
12.4. INTEGRACJA ŚRODKÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	91
12.5. PROMOCJA USŁUG TRANSPORTU MIEJSKIEGO ORAZ PROGRAMY EDUKACYJNE DLA DZIECI I MŁODZIEŻY	91
13. SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW	93

WYKAZ POJĘĆ I SKRÓTÓW

Autobus zeroemisyjny	autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.) oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru, w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w Ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r., poz. 673 z późn. zm.).
CAWI	Computer-Assisted Web Interview; wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony WWW.
komunikacja miejska	gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: • miasta i gminy, • miast albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.
linia (komunikacyjna)	połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy, wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych.
miasto	Miasto Tczew
operator publicznego transportu zbiorowego	przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
organizator publicznego transportu zbiorowego	właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
plan	plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
podmiot wewnętrzny	odrębna prawnie jednostka, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów – przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznie do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

pojazd (autobus) elektryczny	pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.), wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.
pojazd (autobus) napędzany gazem ziemnym	pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.), wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu.
przewóz o charakterze użyteczności publicznej	powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.
przystanek (komunikacyjny)	miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu, a ponadto – w transporcie drogowym – oznaczone zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1251 z późn. zm.).
publiczny transport zbiorowy	powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.
sieć (komunikacyjna)	układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.
umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.
wzkm	wozokilometry.
zintegrowany system taryfowo- biletowy	rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

1. WPROWADZENIE

1.1. CEL OPRACOWANIA

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Tczewa jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego w taki sposób, żeby rozwój transportu przebiegał zgodnie z postulatami zrównoważonego rozwoju. Oczekiwania społeczne mieszkańców miasta Tczew, stosowanie rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu oraz wdrażanie nowoczesnych koncepcji zachęcających do korzystania z transportu zbiorowego będą stanowić dodatkowe wskazówki dla zrównoważonego rozwoju.

Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez miasto Tczew publicznego transportu zbiorowego, który – zgodnie z wizją rozwoju – dzięki dostępności, jakości i efektywności działania stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie uwzględniał ze szczególną uwagą potrzeby osób o ograniczonej mobilności (z niepełnosprawnościami i z dysfunkcjami ruchowymi oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym), a także zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2. PODSTAWY PRAWNE I METODYKA TWORZENIA ORAZ UCHWALENIE PLANU

Miasto Tczew jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich, obejmujących: linie komunikacyjne obsługujące obszar miasta Tczew.

Zakres niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12. ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz funkcjonującym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Tczewa na lata 2023- 2030.

Przy opracowywaniu niniejszego Planu transportowego dla miasta Tczewa wykorzystano przede wszystkim dane i materiały będące w dyspozycji Biuro Transportu i Mobilności funkcjonującego w ramach Urzędu Miejskiego w Tczewie, oraz Głównego Urzędu Statystycznego (GUS).

Plan transportowy miasta Tczew jest ponadto zgodny z dokumentami planistycznymi oraz strategicznymi, tj.:

- Strategia Rozwoju Tczewa do 2030 roku,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa,
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Tczewa na lata 2025-2028, z perspektywą do roku 2032.

1.3. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Tczewa jako akt prawa miejscowego zostanie poddany trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie społeczności miasta o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji oraz umożliwienie mieszkańcom zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o konsultacjach społecznych projektu planu transportowego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP), na stronie internetowej Urzędu Miasta Tczew, ze wskazaniem miejsca fizycznego wyłożenia do publicznego wglądu oraz formy, sposobu i terminu składania opinii dotyczących projektu.

2. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

Kluczową kwestią w każdym samorządzie jest realizowanie idei zrównoważonego rozwoju w sposób uwzględniający wytyczne obowiązujących dokumentów strategicznych. Dotyczy to opracowań wszystkich szczebli JST. Spójna wizja rozwoju zawarta w różnych dokumentach pozwala na ukierunkowanie działań zmierzających do realizacji zakładanych celów. Tabela poniżej wskazuje najważniejsze wytyczne z dokumentów strategicznych wpływające na zakres niniejszego Planu.

Tabela 1. Wytyczne dokumentów strategicznych szczebla krajowego, wojewódzkiego, metropolitalnego, powiatowego i lokalnego

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
Poziom krajowy	
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	Dokument ten ma na celu zapewnienie spójnego i efektywnego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Tczew wymieniony jest na liście stacji i przystanków osobowych przewidzianych do obsługi codziennych kolejowych potąceń międzywojewódzkich. Dzięki położeniu miasta przy liniach kolejowych nr 9 (Warszawa – Gdańsk), nr 131 (Tczew – Bydgoszcz) oraz nr 203 (Tczew – Kostrzyn), mieszkańcy mogą korzystać z codziennych międzywojewódzkich potąceń kolejowych.
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	Głównym celem dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i wzrost efektywności sektora transportowego. Kierunki interwencji mające umożliwić osiągnięcie tego celu istotne z punktu widzenia Planu transportowego dla miasta Tczewa są następujące: poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym, zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.
Krajowa Polityka Miejska 2030	Dokument diagnozuje najważniejsze wyzwania stojące przed miastami oraz proponuje rozwiązania mające na celu poprawę jakości życia mieszkańców oraz zwiększenie efektywności zarządzania miastami. Krajowa Polityka Miejska przyjmuje sześć celów, wśród których znajduje się m.in.: wizja miasta dostępnego z gwarancją równych szans wszystkich mieszkańców w życiu społecznym oraz dostępie do usług publicznych, wizja miasta sprawnego które jest skutecznie zarządzane przy efektywnym wykorzystaniu zasobów.
Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju	Dla obszaru transportu dokument wyznacza cel polegający na zwiększaniu dostępności transportowej oraz poprawie warunków świadczenia usług związanych z przewozem pasażerów, m.in.: lepsze

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku (SOR)	skomunikowanie miast z obszarami funkcjonalnymi, rozwijanie w miastach zintegrowanych systemów transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów, ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego, szczególnie w centrach miast.
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030	W dokumencie przedstawiono nowy model rozwoju gospodarczego Polski. Wśród działań związanych z pojęciem mobilności zawarto m.in.: opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności, rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego, w tym podniesienie jakości połączeń w miastach oraz stopniowa wymiana taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany do osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.
Poziom wojewódzki	
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim	Dokument ma na celu zapewnienie dostępności komunikacyjnej oraz promocję ekologicznych środków transportu w regionie. Plan przewiduje integrację różnych form mobilności oraz poprawę jakości usług transportowych w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko.
Strategia rozwoju województwa pomorskiego do 2030 roku	Dokument wyznacza kluczowe, długoterminowe cele i kierunki rozwoju województwa. Cele operacyjne w obszarze transportu koncentrują się na poprawie dostępności komunikacyjnej, ograniczeniu wykluczenia transportowego, zmniejszeniu negatywnego wpływu na środowisko oraz zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu. W ramach celu „2.4 Mobilność” przewidziano rozwój infrastruktury transportu zbiorowego, taboru nisko- i zeroemisyjnego, a także wspieranie mobilności aktywnej i współdzielonych środków transportu.
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego	Główne założenia planu dotyczące publicznego transportu koncentrują się na kształtowaniu warunków przestrzennych dla efektywnej obsługi transportem zbiorowym istniejących i rozwijanych struktur przestrzennych, dążeniu do zapewnienia dostępności terenów mieszkaniowych do transportu zbiorowego oraz kształtowaniu warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego, w tym poprzez wspieranie mobilności niezmotoryzowanej i integrację różnych form transportu w lokalnych węzłach.
Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030	Dokument stanowi uzupełnienie i rozwinięcie założeń zawartych w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, koncentrując się na zagadnieniach związanych z transportem i komunikacją. W zakresie transportu zbiorowego, Plan skupia się na integracji systemu infrastruktury transportu publicznego oraz mobilności aktywnej, m.in. poprzez budowę lub przebudowę węzłów integracyjnych i przystanków.

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
	Dodatkowo, jednym z priorytetów Planu jest wysoka jakość usług mobilności pasażerskiej, w tym zakup zero- lub niskoemisyjnego taboru autobusowego.
Poziom metropolitalny	
Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030	Plan określa trzy główne cele i trzynaście kierunków polityki przestrzennej. W obszarze transportu dokument wskazuje na potrzebę integracji transportu zbiorowego z mobilnością aktywną oraz rozwoju ruchu pieszego. Przewiduje także wzmacnianie potencjału wokół węzłów transportowych poprzez ich rozbudowę i poprawę jakości przestrzeni publicznych.
Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r.	Dokument wyznacza trzy cele strategiczne oraz siedem priorytetowych obszarów współpracy. W ramach celu „Zrównoważona przestrzeń” i obszaru „Transport” wskazano m.in. poprawę dostępności transportowej oraz usprawnienie sieci transportu publicznego. Podkreślono także potrzebę lepszego zarządzania i priorytetyzacji metropolitalnego transportu zbiorowego, multimodalnego oraz mobilności aktywnej.
Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030	Dokument jest rozwinięciem powyższej Strategii Rozwoju oraz przedstawia wizję systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego. Jednym z celów strategicznych dokumentu jest poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym. Strategia zakłada m.in. budowę lub modernizację transportowych węzłów integracyjnych, modernizację jednostek taboru pasażerskiego czy rozbudowę miejskiej sieci autobusowej.
Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot	Głównym celem Planu jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza poprzez realizację czterech celów strategicznych. Jednym z nich jest poprawa dostępności transportu zbiorowego. W tym zakresie Plan zakłada dążenie do sprawnego i efektywnego systemu transportu kolejowego, autobusowego i miejskiego, a także systemu wysokiej jakości węzłów integracyjnych.
Poziom powiatowy	
Program ochrony środowiska dla powiatu tczewskiego na lata 2021-2026	Celem dokumentu jest określenie kierunków działań bieżących i długofalowych samorządu w zakresie ochrony środowiska poprzez analizę obecnego stanu środowiska naturalnego w powiecie tczewskim. Spośród zadań istotnych z punktu widzenia Planu transportowego należy wymienić: promowanie korzystania ze ścieżek rowerowych oraz ich budowę, ograniczanie hałasu komunikacyjnego czy realizację programów ochrony środowiska przed hałasem.

Dokument strategiczny	Zapisy i wytyczne powiązane z tematyką dokumentu
Poziom lokalny	
Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2030	Dokument stanowi odpowiedź na wyzwania wynikające z dynamicznie zmieniającej się sytuacji społecznej i gospodarczej. Wśród pięciu celów strategicznych Strategia wskazuje „Wzmocnienie systemu komunikacyjnego”. Cel ten obejmuje modernizację i rozbudowę sieci dróg, integrację komunikacji miejskiej w Tczewie z systemem metropolii trójmiejskiej (np. bilet metropolitalny, rower metropolitalny) oraz rozwój infrastruktury rowerowej i transportu publicznego w celu ograniczenia ruchu samochodowego i zmniejszenia zanieczyszczeń. W centrum Starego Miasta przewiduje się systematyczne ograniczanie ruchu samochodowego, natomiast poza jego obszarem – rozszerzenie stref uspokojonego ruchu (maks. 30 km/h) oraz wdrożenie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego. Dodatkowo planowane są rozwiązania dotyczące systemu parkowania oraz promowanie zrównoważonych form transportu, takich jak ruch pieszzy i rowerowy.
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa	Dokument zawiera część poświęconą kierunkom rozwoju infrastruktury transportowej i turystycznej, wśród celów szczegółowych znajdują się działania dotyczące: inwestycji w budowę nowych dróg oraz przebudowę istniejących dróg, inwestycji w infrastrukturę rowerową oraz propagowanie ruchu rowerowego w celach transportowych. W kwestii transportu publicznego, Studium przewiduje integrację systemu transportu z systemem metropolii trójmiejskiej oraz wzmocnienie transportu publicznego oraz promocja zrównoważonego transportu. Zadania te są zgodne ze „Strategią rozwoju Tczewa do roku 2030”.
Program Ochrony Środowiska dla Miasta Tczewa na lata 2025- 2028, z perspektywą do roku 2032	Jest to dokument mający na celu ochronę i poprawę stanu środowiska naturalnego w mieście. W obszarze transportu program koncentruje się na rozwoju zrównoważonego transportu, w tym zwiększeniu udziału komunikacji miejskiej, budowie ścieżek rowerowych oraz reorganizacji ruchu w kierunku ograniczenia hałasu.
Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Tczew na lata 2022- 2027	Dokument został opracowany zgodnie z wytycznymi Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, na zlecenie Prezydenta Miasta Tczewa. Wśród działań w obszarze transportu, Plan wymienia modernizację taboru autobusowego na nowe pojazdy bardziej przyjazne środowisku, o mniejszej emisji CO ₂ oraz rozwój infrastruktury rowerowej i pieszzej.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie dokumentów strategicznych

3. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OPRACOWANIA

3.1. INFORMACJE OGÓLNE O ORGANIZATORZE TRANSPORTU

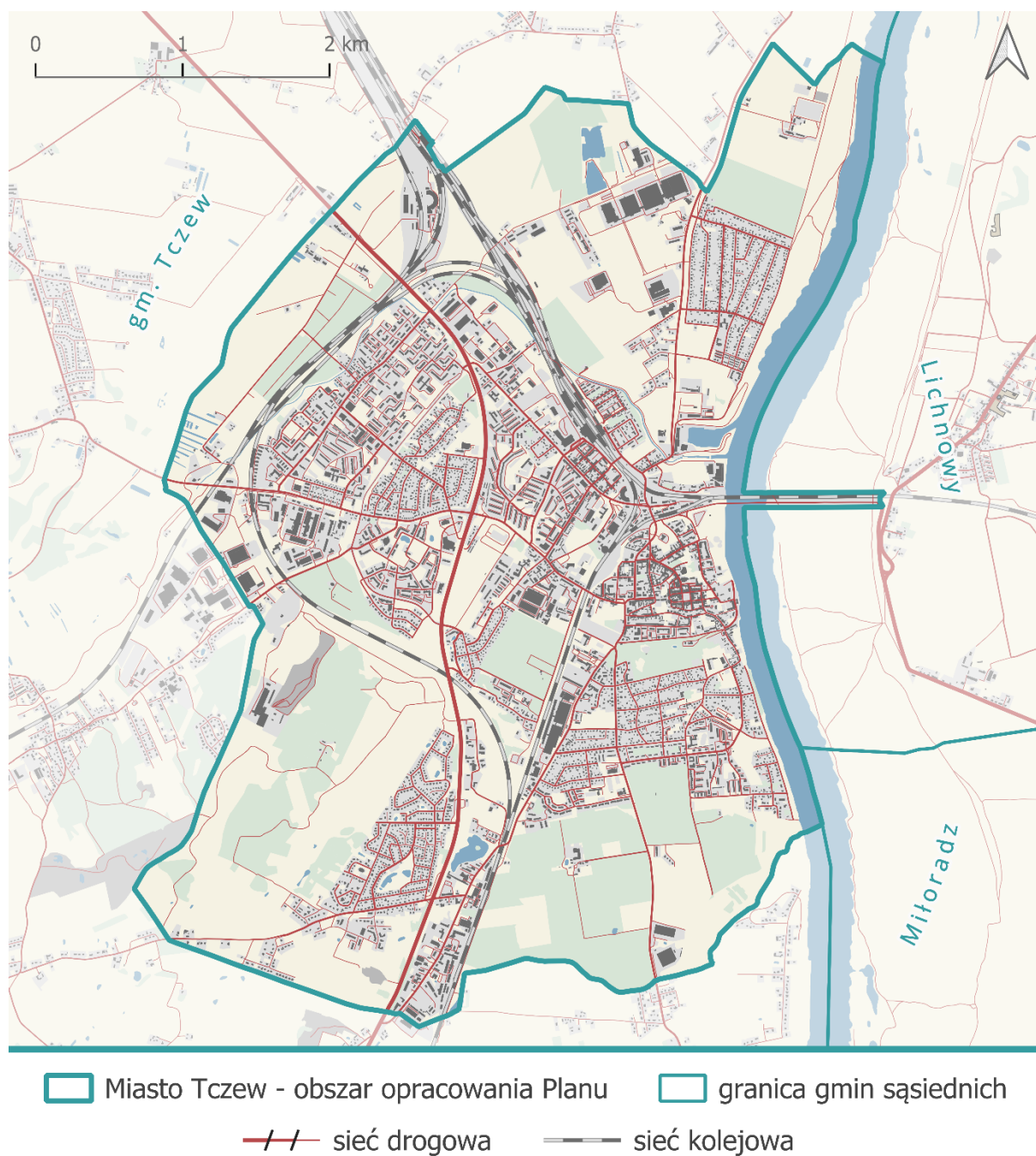


Miasto Tczew położone jest w północnej Polsce, w województwie pomorskim, około 40 km na południe od Gdańska. Miasto stanowi siedzibę gminy miejskiej Tczew, gminy wiejskiej Tczew oraz powiatu tczewskiego. Ponadto Tczew wchodzi w skład obszaru metropolitalnego Gdańsk–Sopot–Gdynia. Miasto zlokalizowane jest na lewym brzegu Wisły (jedynie przyczółki mostu kolejowego znajdują się na prawym brzegu). Miasto z trzech stron otoczone jest przez gminę wiejską Tczew, a od wschodu graniczy z gminą wiejską Lichnowy oraz gminą wiejską Miłoradz. Tczew nie posiada podziału administracyjnego miasta, natomiast można wyróżnić osiedla, tj. os. Czyżykowo, os. Generała Bema, os. Witosa, os. Kolejarz, os. Bajkowe-Piotrowo, os. Garnuszewskiego, os. Malinowo, os. Stasica, os. Zatorze, os. Suchostrzygi, jak również Stare Miasto i Nowe Miasto.

Zagospodarowanie miasta jest zróżnicowane, w zależności od rejonu przyjmuje różne formy. Historyczne centrum miasta położone jest na Wiśle i oddzielone jest od reszty przez linie kolejowe nr 9 i 131. W centralnej części miasta znajduje się zabudowa mieszkaniowa (wielorodzinna i jednorodzinna) oraz wzdłuż torów znajdują się obiekty przemysłowe. W południowej części miasta znajduje się zabudowa mieszkaniowa (os. Czyżyków, os. Witosa) oraz obszary rekreacyjne (głównie ogródki działkowe). Zachodnia część miasta to z kolei obszar po byłym poligonie wojskowym. Również w tej części miasta znajduje się m.in. cmentarz, zakład utylizacji odpadów oraz część obszaru Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna – Tczew. W północnej części miasta znajdują się także tereny specjalnej strefy ekonomicznej oraz os. Stasica, które od reszty miasta oddzielone są przez infrastrukturę kolejową. Na terenie miasta wyróżnić można formy ochrony przyrody jedynie w postaci pomników przyrody. W granicach Tczewa nie występują obszary ochrony przyrody oraz obszary Natura 2000, natomiast od północy miasto graniczy z Obszarem Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich, a od wschodu z Obszarem Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Wisły.

Pod względem liczby mieszkańców Tczew zajmuje czwarte miejsce w województwie, licząc 56 410 osoby. Powierzchnia miasta wynosi 22 km², a gęstość zaludnienia to 2 524 osoby/km².

Mapa 1. Obszar opracowania Planu (miasto Tczew)

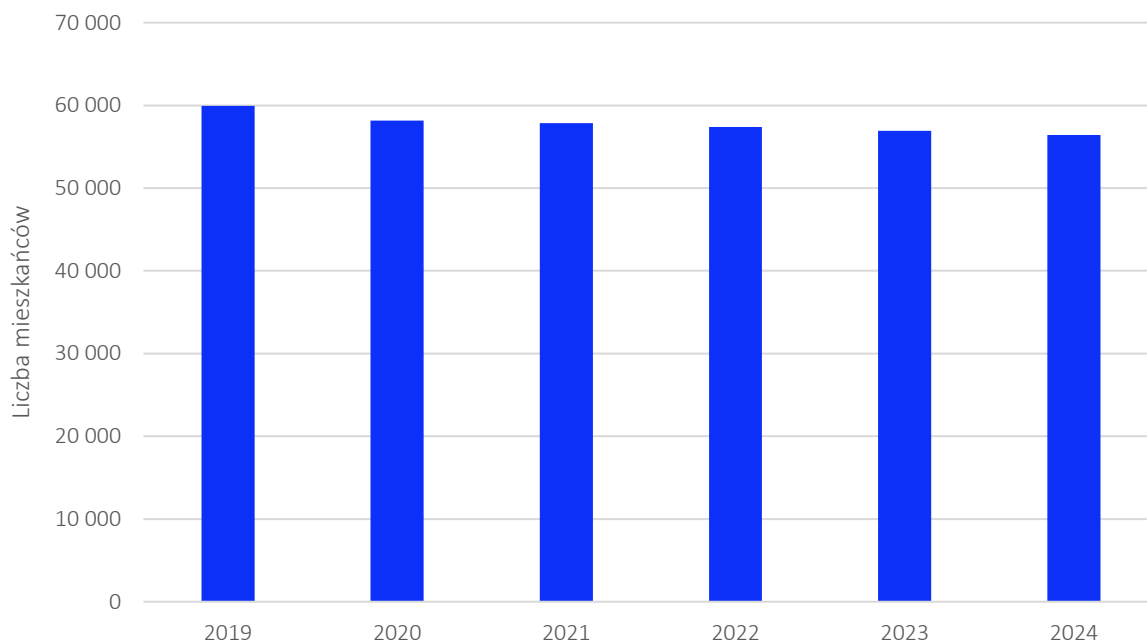


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

3.2. DEMOGRAFIA

Sytuacja demograficzna stanowi jedną z kluczowych cech wpływających na potrzeby transportowe obszaru. Według danych GUS na koniec 2024 roku miasto Tczew zamieszkiwało 56 410 osoby, w tym 29 458 osób stanowiły kobiety oraz 26 952 osoby stanowili mężczyźni. Liczba mieszkańców miasta systematycznie maleje – w ciągu 6 lat liczba mieszkańców zmniejszyła się o 5,9%.

Wykres 1. Liczba mieszkańców miasta Tczew



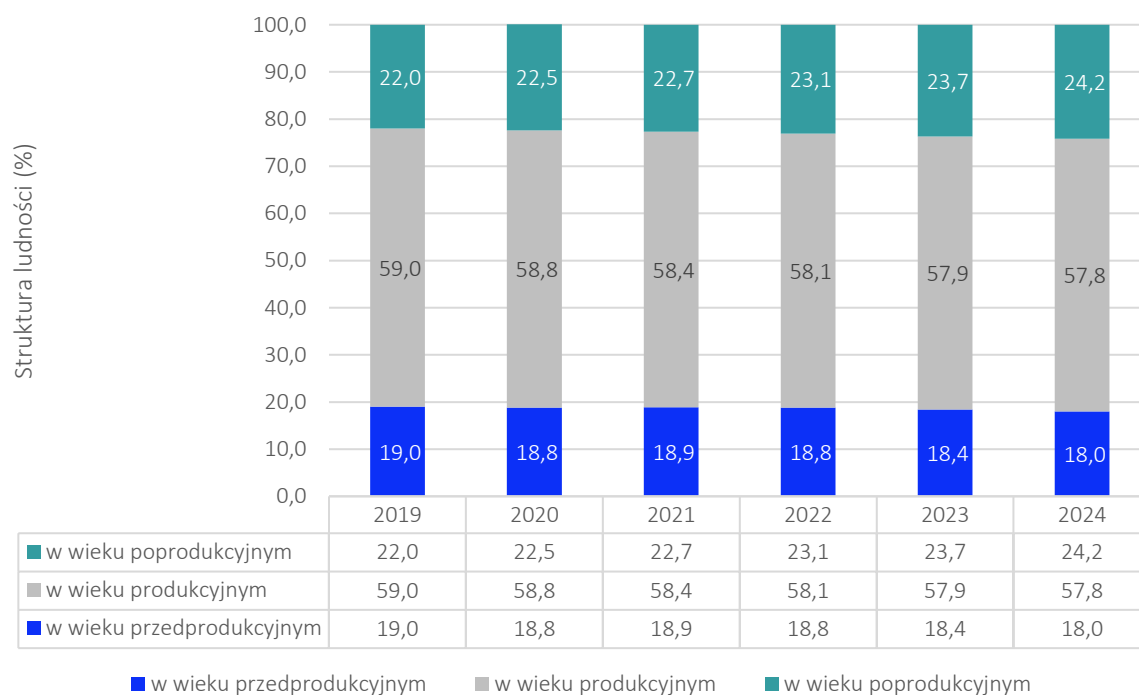
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Strukturę funkcjonalną mieszkańców obszaru określa się poprzez podział ludności na trzy ekonomiczne grupy wieku, tj.:

- wiek przedprodukcyjny – przedział wiekowy 0-17 lat;
- wiek produkcyjny – przedział wiekowy 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lata (mężczyźni);
- wiek poprodukcyjny – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Analiza struktury ludności miasta wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2024 stanowiła 57,8% ogółu mieszkańców. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym w 2024 roku stanowiła 18%, natomiast w wieku poprodukcyjnym 24,2%. W Polsce, jak i w Europie, w ostatnich latach ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. Obserwujemy je również w Tczewie. Liczba osób w wieku produkcyjnym regularnie spada na rzecz rosnącego odsetka osób w wieku poprodukcyjnym. W konsekwencji zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, to na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się rozkład podróży w godzinach szczytu i poza nim.

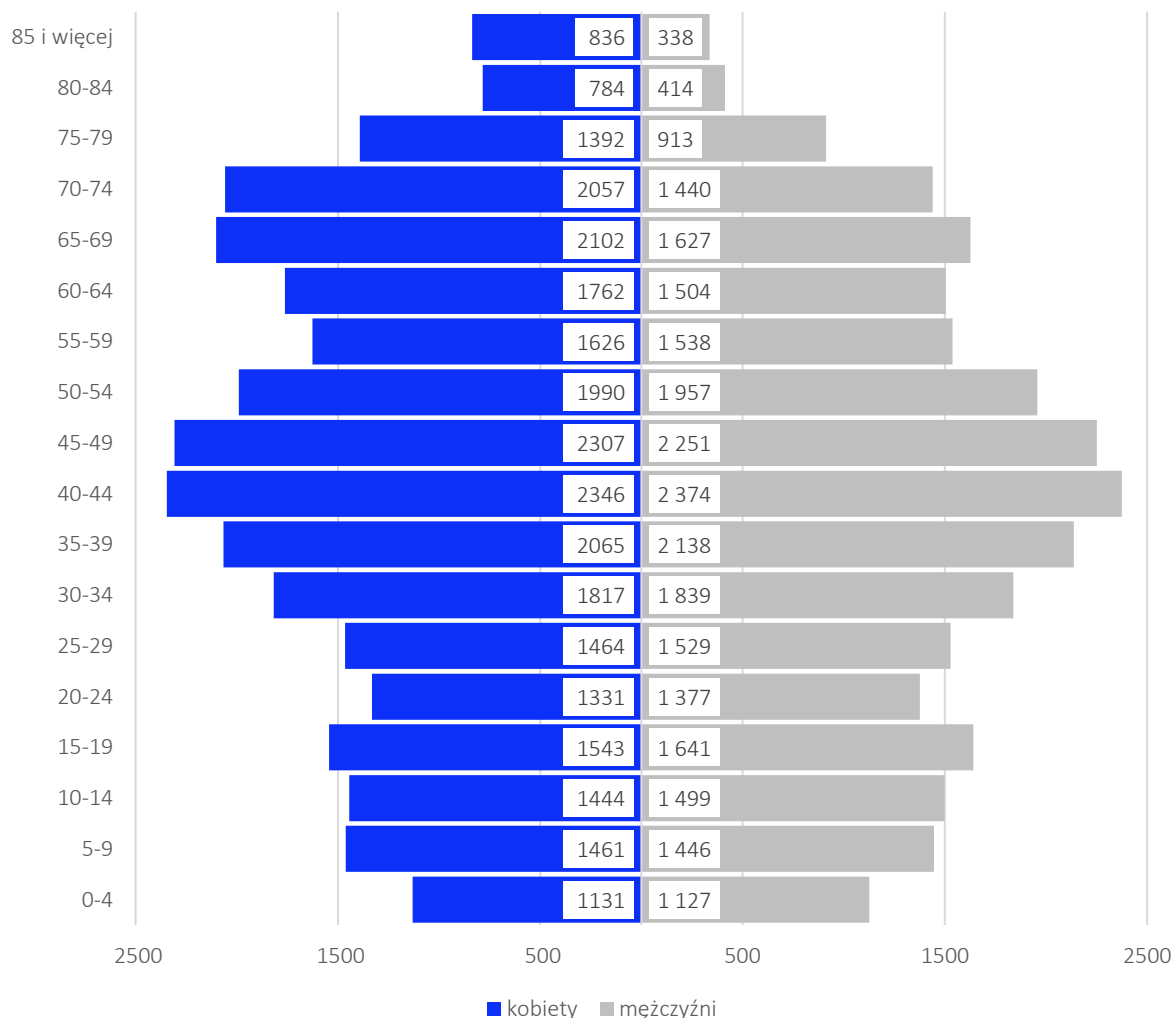
Wykres 2. Struktura ludności miasta Tczew wg ekonomicznych grup wiekowych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Struktura ludności według płci i wieku określa udział grup wiekowych w populacji, uwzględniając podział na płeć. Piramida wieku i płci dla miasta Tczew ma postać piramidy regresywnej, która charakteryzuje się niskim udziałem osób w wieku przedprodukcyjnym w ogóle społeczeństwa oraz wysokim udziałem najstarszych mieszkańców (osób w wieku poprodukcyjnym), jednakże stosunek liczby kobiet do mężczyzn w tej kategorii jest większy.

Wykres 3. Struktura ludności miasta Tczewa według płci i wieku w 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

W 2024 r. w mieście Tczew urodziło się 377 dzieci, zmarło 584 osób, co przełożyło się na ujemny przyrost naturalny, który wyniósł -207. Jest to trend ogólnokrajowy, z którym boryka się większość gmin w kraju.

Tabela 2. Ruch naturalny w 2024 r.

Miasto	urodzenia żywe	zgony	przyrost naturalny
Tczew	377	584	-207

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Istotnym czynnikiem wpływającym na demografię danego obszaru są migracje, które dzielą się na wewnętrzne (krajowe) oraz zewnętrzne (zagraniczne). W 2024 roku saldo migracji wewnętrznych dla miasta Tczew wyniosło -240, natomiast saldo migracji zewnętrznych 9, co przełożyło się na ujemne saldo migracji ogółem w wysokości -231. Przyczyn odpływu ludności można doszukiwać się w migracjach edukacyjnych – związanych z podejmowaniem studiów w miastach akademickich – a także w migracjach zarobkowych oraz zjawisku suburbanizacji. Na przestrzeni lat saldo migracji wewnętrznych utrzymuje się na poziomie negatywnym, jednak więcej osób napływa z zagranicy do Tczewa niż z niego wyjeżdża.

Tabela 3. Ruch migracyjny w mieście Tczew

Rok	Migracje wewnętrzne			Migracje zewnętrzne			Saldo migracji ogółem
	Napływ	Odływ	Saldo	Imigracja	Emigracja	Saldo	
2019	535	843	-308	29	2	27	-281
2020	336	631	-295	18	11	7	-288
2021	377	624	-247	20	11	9	-238
2022	446	633	-187	17	21	-4	-191
2023	416	686	-270	29	12	17	-253
2024	407	647	-240	16	7	9	-231

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Prognoza demograficzna opracowywana jest przez Główny Urząd Statystyczny. Wynika z niej, że liczba mieszkańców całego obszaru objętego analizą nieznacznie zmaleje i w 2030 r. obszar będzie zamieszkiwać 54 460 osób. Względem 2025 roku liczba mieszkańców zmaleje o 3,5%.

Tabela 4. Prognoza demograficzna dla miasta Tczewa

Miasto	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.	2030 r
Tczew	55 782	55 492	55 218	54 861	54 460

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

3.3. SYTUACJA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA

Sytuacja demograficzna obszaru bezpośrednio powiązana jest z sytuacją ekonomiczną. Oba obszary zależne są od siebie i wzajemnie kształtują się w zależności od kapitału społecznego i finansowego.

Podstawowym, ogólnie przyjętym wskaźnikiem sytuacji rynku pracy jest stopa bezrobocia, definiowana jako udział zarejestrowanych bezrobotnych w cywilnej ludności aktywnej zawodowo. W Tczewie od 2019 roku poziom bezrobocia utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Jedynie w 2020 roku stopa bezrobocia rejestrowanego wzrosła do 5,0%, co było skutkiem kryzysu związanego z pandemią COVID-19. W kolejnych latach wskaźnik szybko powrócił do poziomu zbliżonego do sprzed pandemii. Według danych, z 2024 roku stopa bezrobocia wynosiła 3,5%.

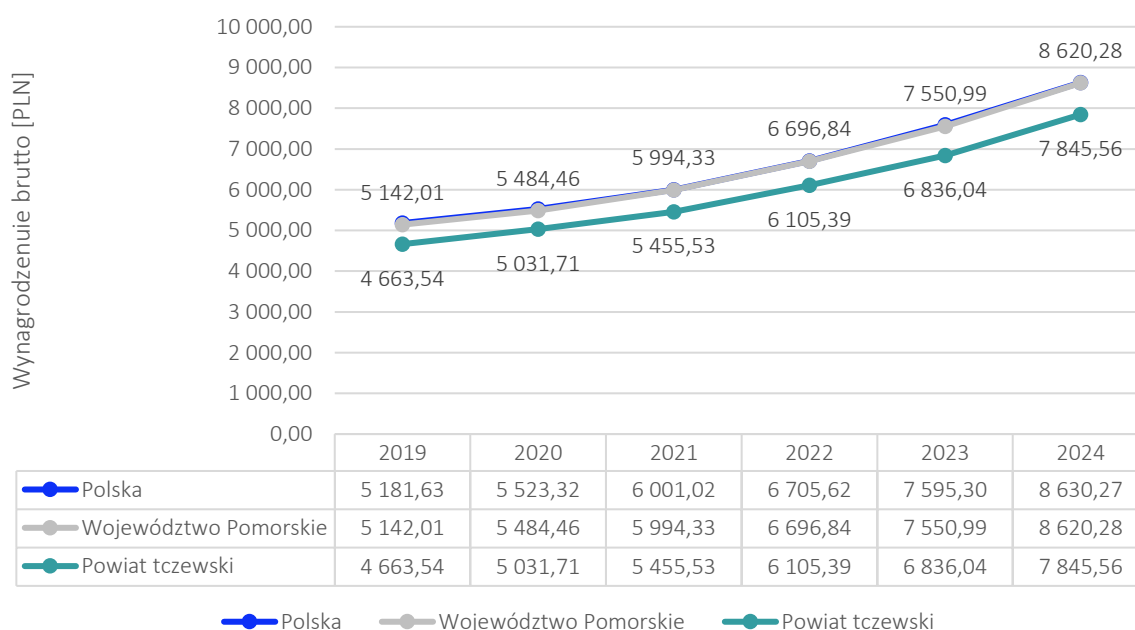
Tabela 5. Bezrobocie rejestrowane w mieście Tczew

Miasto	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023. r	2024 r.
Tczew	3,3%	5,0%	3,6%	3,3%	3,5%	3,5%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Istotnym parametrem określającym sytuację ekonomiczną jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto. Dane publikowane są na poziomie powiatów, dlatego precyzyjne określenie przeciętnego wynagrodzenia na terenie gminy jest niemożliwe. W 2024 roku na terenie powiatu tczewskiego przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto wynosiło 7 845,56 zł i – w porównaniu do 2019 roku – wzrosło aż o 68,2%. Zarobki w powiecie są nieco niższe niż średnia dla województwa pomorskiego, która jest bardzo zbliżona do średniej krajowej.

Wykres 4. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Podmioty gospodarki narodowej klasyfikuje się ze względu na wielkość przedsiębiorstwa. Pod tym względem wyróżnia się następujące przedsiębiorstwa:

- mikroprzedsiębiorstwa – zatrudniające do 9 pracowników,
- małe przedsiębiorstwa – zatrudniające od 10 do 49 pracowników,
- średnie przedsiębiorstwa – zatrudniające od 50 do 249 pracowników,
- duże przedsiębiorstwa – zatrudniające powyżej 250 pracowników.

Liczba podmiotów gospodarki narodowej w Tczewie znacząco wzrosła. W ciągu sześciu lat przybyło 676 nowych podmiotów, a w 2024 roku ich łączna liczba wyniosła 6 624. Zdecydowaną większość nowych firm stanowiły mikroprzedsiębiorstwa – w 2024 roku zarejestrowano ich 6 408. Liczba małych i średnich przedsiębiorstw nieznacznie zmalała w latach 2019–2024. W 2023 roku liczba przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 250 pracowników zmniejszyła się o jeden podmiot.

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON w mieście Tczew

Rok	Klasa wielkości 0-9	Suma 10-49	Rok	Klasa wielkości 50-249	Suma 250 i więcej
2019	5 717	177	46	8	5 948
2020	5 843	178	46	8	6 075
2021	6 026	177	44	8	6 255
2022	6 114	177	44	8	6 343
2023	6 313	173	41	7	6 534
2024	6 408	167	42	7	6 624

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

Wśród siedmiu przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 250 pracowników trzy największe to Flex, Thales oraz Eaton. Zdecydowanie największą firmą jest Flex, zatrudnia około 4000 osób i mieści się przy ulicy Malinowskiej. Thales zatrudnia około 1100 pracowników i znajduje się przy ulicy Skarszewskiej, natomiast Eaton zatrudnia około 720 osób i ma siedzibę przy ulicy 30 Stycznia.

3.4. SYTUACJA SPOŁECZNA

W latach 2019–2024 liczba placówek oświatowych w Tczewie uległa zmianie. Liczba przedszkoli wzrosła z 23 w 2019 roku do 30 w 2024 roku. W tym samym okresie liczba uczniów w przedszkolach zwiększyła się z 1 925 do 2 052, co oznacza wzrost o 6,2%. Liczba szkół podstawowych pozostała taka sama do 2023 roku, a w 2024 roku wzrosła do 16. Liczba uczniów w szkołach podstawowych wahała się w ostatnich latach, osiągając najwyższy poziom w 2021 roku (6 064 uczniów), a w 2024 roku wynosiła 5 721. Liczba szkół ponadpodstawowych oscylowała wokół 23–25 placówek, a liczba

uczniów w tych szkołach systematycznie rosta – od 4 733 w 2019 roku do 6 087 w 2023 roku. Niemniej liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych spadła do 5,8 tys. uczniów w 2024 roku.

Tabela 7. Liczba placówek oświatowych i uczniów w mieście

Liczba placówek oświatowych i uczniów w mieście	Rok					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Liczba przedszkoli	23	24	26	27	28	30
Liczba uczniów w przedszkolach	1 925	2 076	2 159	2 208	2 118	2 052
Liczba szkół podstawowych	15	15	15	15	15	16
Liczba uczniów w szkołach podstawowych	5 950	5 996	6 064	5 902	5 493	5 721
Liczba szkół ponadpodstawowych	23	25	23	25	24	24
Liczba uczniów w szkołach ponadpodstawowych	4 733	4 855	5 151	5 499	6 087	5 810

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych BDL GUS (dostęp: 20.10.2025 r.)

W mieście działa filia uczelnia wyższej, Akademia Finansów i Biznesu Vistula. Siedziba filii mieści się w budynku Zespołu Szkół Technicznych. W 2023 roku w mieście kształciło się 152 studentów.

4. SIEĆ KOMUNIKACYJNA

4.1. TRANSPORT AUTOBUSOWY

Połączenia autobusowe są podstawowym elementem publicznego transportu zbiorowego w obszarze objętym Planem. Organizatorem komunikacji miejskiej jest Urząd Miejski w Tczewie, który realizuje swoje działania przez jednostkę, który realizuje swoje działania przez Biuro Transportu i Mobilności. Za wykonywanie usług przewozowych odpowiedzialna jest firma Relobus sp. z o.o. Umowa została zawarta na okres 7 miesięcy i obowiązuje od dnia 1 września 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r. Nowa umowa przewozowa na następny okres zostanie zawarta w jednym z trybów opisanych w rozdziale 10.2.

Na koniec października 2025 r. w Tczewie funkcjonowało 9 linii autobusowych, które obsługiwały obszar miasta¹. Linie autobusowe są następujące: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 12 oraz 17. Wszystkie 9 linii autobusowych kursuje w dni powszednie, soboty, niedziele oraz święta.

Cechą wyróżniającą tczewską komunikację miejską jest niewielka liczba pętli autobusowych. W mieście funkcjonują dwie pętle autobusowe – Dworzec PKP oraz Czyżykowo. Wszystkie linie tczewskiej komunikacji mają wspólny kraniec – Dworzec PKP, przy którym znajduje się centralny węzeł przesiadkowy w Tczewie, który umożliwia przesiadki między komunikacją miejską, a pociągami. Z kolei, linie 1, 3, 4, 5, 7, 8 i 17 mają krańce na pętli Czyżykowo. Linie 2 i 12 to linie okrężne, które rozpoczynają i kończą trasę przy Dworcu PKP. Linie 7 i 17 mają także charakter linii okrężnych, które rozpoczynają i kończą trasę na pętli Czyżykowo.

Pod względem intensywności kursowania, głównymi liniami w mieście są linie 1, 3 i 8, których częstotliwość kursowania w dni robocze przez większość dnia wynosi 15-20 minut, natomiast w soboty i niedziele linie kursują co 20-30 minut.

Jednocześnie Rada Miejska w Tczewie przyjęła Uchwałę nr LV/664/2023 z dnia 23 lutego 2023 r., na mocy której wprowadzono bezpłatną komunikację miejską dla wszystkich pasażerów – bez względu na wiek czy miejsce zamieszkania. Mieszkańcy mogą korzystać z darmowych przejazdów od 1 września 2023 r.

Tabela 8. Przebieg linii autobusowych

Linia	Krańce linii
1	Dworzec - Czyżykowo
2	Dworzec – Norwida – Dworzec
3	Dworzec - Czyżykowo
4	Dworzec – Czatkowska - Czyżykowo
5	Dworzec - Czyżykowo

¹ Poza przystankami Thales 01, Thales 02 i Molex 01, które znajdują się na terenie gminy wiejskiej Tczew.

Linia	Krańce linii
7	Dworzec – Rokicka – Dworzec
8	Dworzec – Czyżykowo
12	Dworzec – Głowackiego – Dworzec
17	Dworzec – Rokicka - Dworzec

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Tczewie (dostęp: 20.10.2025 r.)

Liczba linii nie stanowi jedyne kryterium oceny jakości sieci połączeń komunikacji miejskiej w Tczewie. Istotną kwestią jest także liczba wozokilometrów wykonywanych przez operatora. W 2024 zrealizowano 1 439 767 wozokilometrów, a do końca roku 2025 zlecono zrealizowanie 1 442 444 wozokilometrów. Plan na 2025 rok jest wyższy o 2 677 wozokilometrów w stosunku do realizacji z 2024 roku, co oznacza wzrost o około 0,19%. To bardzo niewielka zmiana, sugerująca stabilność pracy eksploatacyjnej i brak istotnej rozbudowy sieci lub zwiększenia częstotliwości kursów.

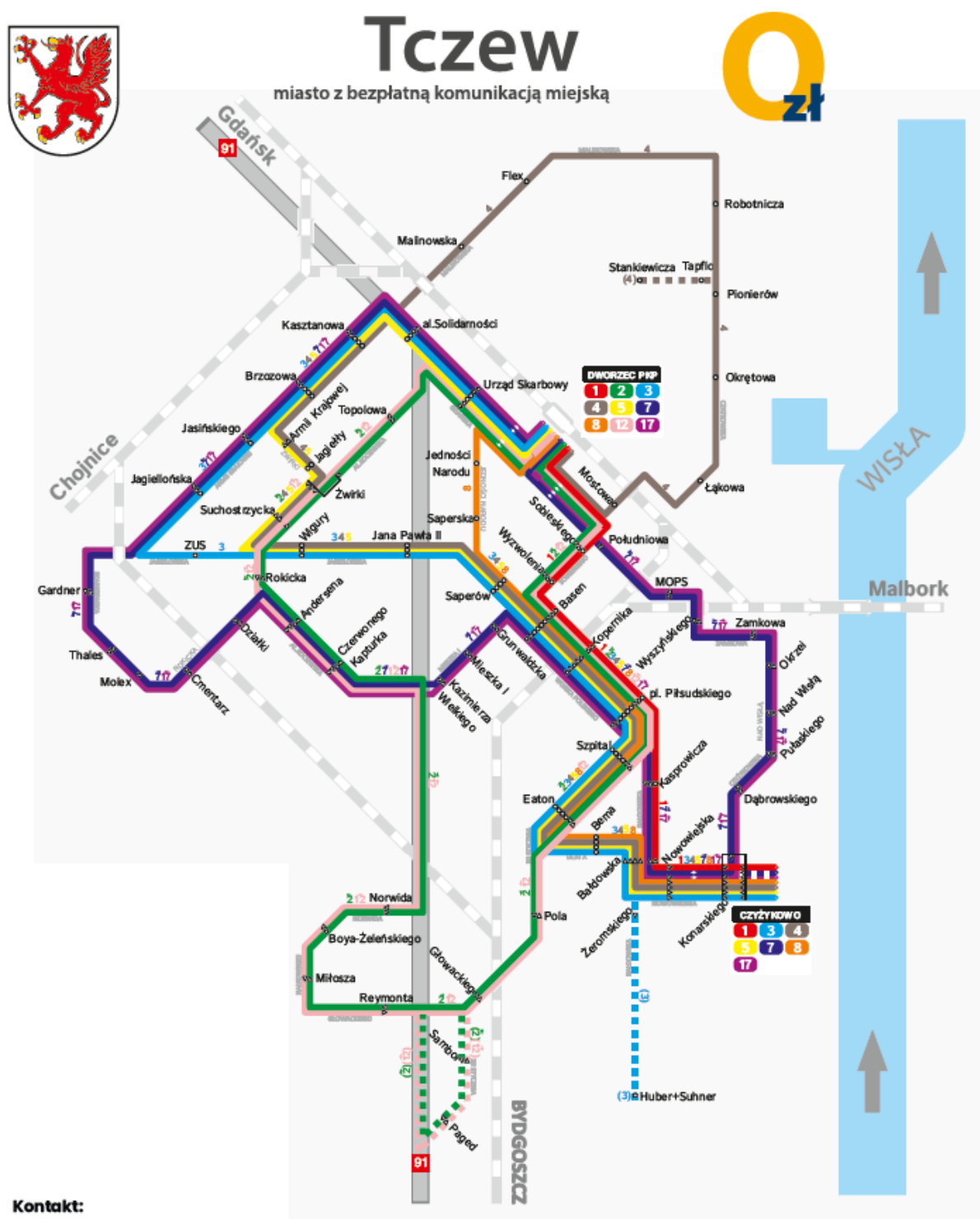
Przewozy są realizowane przez 31 pojazdów typów będących w posiadaniu operatora, firmy Relobus. Obecnie operator wykorzystuje 28 autobusów Solaris Urbino 12 trzeciej generacji (klasa MAXI), wcześniej eksploatowanych w Warszawie. 3 z nich to autobusy hybrydowe. W skład floty wchodzi także trzy autobusy przegubowe klasy MEGA, dwa z nich w przeszłości kursowały w Łodzi, natomiast jeden należał wcześniej do firmy Mobilis i obsługiwał połączenia w Warszawie.

Tabela 9. Tabor autobusowy w Tczewie

Model	Operator	Liczba pojazdów
Solaris Urbino 18 III gen.	ReloBus	3
Solaris Urbino 12 III gen.	ReloBus	25
Solaris Urbino 12 hybrid III gen.	ReloBus	3
Suma wszystkich pojazdów		31

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 2. Schemat linii autobusowych kursujących na terenie miasta Tczew



Kontakt:
komunikacja@um.tczew.pl
tel. +48 780 122 796

 facebook.com/komunikacjamiejskatczew

Źródło: Urząd Miejski w Tczewie (dostęp 20.10.2025 r.)

Jednocześnie miasto Tczew pozyskało dofinansowanie na zakup 10 autobusów elektrycznych typu MAXI w ramach projektu realizowanego dzięki wsparciu z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy). W marcu 2025 r. miasto podpisało umowę na dostawę 10 autobusów elektrycznych Solaris Urbino 12 electric. Realizacja zamówienia powinna zostać zakończona w ciągu 11 miesięcy od podpisania umowy. Elektryczne autobusy pomieszczą co najmniej 80 pasażerów, w tym minimum 25 na miejscach siedzących. Silniki o mocy co najmniej 180 kW będą zasilane bateriami o pojemności nie mniejszej niż 300 kWh. Ładowanie odbywać się będzie zarówno za pomocą pantografów, jak i złącz plug-in, co umożliwi elastyczne dostosowanie do różnych warunków eksploatacyjnych.

Według stanu na koniec października 2025 roku, uzupełnieniem oferty komunikacji autobusowej organizowanej przez samorząd lokalny są połączenia gminy wiejskiej Tczew (pod nazwą GTBUS) oraz połączenia regionalne. Połączenia regionalne obejmują linię 50 do Gdańska obsługiwaną przez firmę Relobus oraz linię 881 obsługiwaną przez PKS Gdańsk sp. z o.o., również do Gdańska. Dodatkowo przewozy zagraniczne obsługuje firma Sindbad.

Na obszarze podmiejskim Tczewa usługi przewozowe w komunikacji regionalnej świadczyli również dwaj przewoźnicy minibusowi:

- PUH „LATOCHA” Tomasz Latocha – z miejscowości Wielgłowy,
- P.U.P.H. MATEO sp. j. Marek Teodorczyk, Sławomir Tectaw – z miejscowości Kokoszkowy.

Według stanu na koniec października 2025 roku, uzupełnieniem oferty komunikacji autobusowej organizowanej przez samorząd lokalny są połączenia gminy wiejskiej Tczew (pod nazwą GTBUS) oraz połączenia regionalne. Połączenia regionalne obejmują linię 50 do Gdańska obsługiwaną przez firmę Relobus oraz linię 881 obsługiwaną przez PKS Gdańsk sp. z o.o., również do Gdańska. Dodatkowo przewozy zagraniczne obsługuje firma Sindbad.

4.2. TRANSPORT KOLEJOWY ORAZ WĘZŁ PRZESIADKOWY

Połączenia kolejowe w Tczewie pełnią ważną rolę w obsłudze podróży ponadlokalnych. Miasto jest jednym z największych węzłów kolejowych w województwie pomorskim i posiada połączenia o zasięgu regionalnym, wojewódzkim oraz krajowym. Podróżni mogą korzystać z kursów obsługiwanych przez POLREGIO oraz PKP Intercity.

Na terenie miasta przebiegają następujące linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 9: Warszawa Wschodnia – Tczew - Gdańsk Główny (zelektryfikowana linia dwutorowa o znaczeniu państwowym); linia stanowi fragment europejskiego korytarza transportowego E65, łączącego regiony nadbałtyckie z obszarami położonymi nad morzem Adriatyckim i na Bałkanach;
- linia kolejowa nr 131: Tczew - Bydgoszcz - Chorzów Batory (zelektryfikowana linia dwutorowa o znaczeniu państwowym);
- linia kolejowa nr 203: Tczew - Kostrzyn (częściowo dwutorowa niezelektryfikowana linia o znaczeniu państwowym);
- linie kolejowe nr 726 (dwutorowa) i 728 (jednotorowa) Tczew – Zajęczkowo Tczewskie (towarowe, zelektryfikowane);

- linia kolejowa nr 727 Tczew - Malinowo (jednotorowa, towarowa, częściowo niezelektryfikowana);
- nr 729 i 735 Górki – Zajączkowo Tczewskie (jednotorowe, towarowe, zelektryfikowane);
- nr 730 Zajączkowo Tczewskie – Tczew Suchostrzygi (jednotorowa, towarowa, zelektryfikowana); Umożliwia przejazd z Gdańska w kierunku Chojnic z pominięciem stacji Tczew.
- nr 731 Malinowo – Zajączkowo Tczewskie (jednotorowa, towarowa, niezelektryfikowana);
- nr 732 Tczew Południe – Tczew Wiśla (jednotorowa, towarowa, zelektryfikowana).

Linie kolejowe nr 9 i 131 mają znaczenie ponadregionalne i wchodzą w skład tras kolejowych o znaczeniu międzynarodowym, które należą do VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego (TEN-T), łączącego regiony nadbałtyckie z obszarami położonymi nad Morzem Adriatyckim i na Bałkanach. Trasy o znaczeniu międzynarodowym oznaczone są symbolami E65 i CE65. Wszystkie linie na terenie objętym Planem, po których realizowane są przewozy pasażerskie zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W mieście funkcjonuje jedna stacja kolejowa – Tczew, która według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2024 roku obsługiwała średnio 12 000 osób dziennie. Dodatkowo, w tym samym roku stacja odnotowała 70 205 zatrzymań, co daje średnio 192 zatrzymania dziennie. Około 55% z nich stanowiły kursy obsługiwane przez POLREGIO, a 45% przez PKP Intercity.

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Pomorskiej i stanowi część jedynej w Tczewie węzła przesiadkowego zwanym Regionalnym Węzłem Transportowo Integracyjnym. Węzeł integruje kolej, komunikację miejską oraz poza miejską. W pobliżu RTWI znajduje się odkryty parking na 250 samochodów oraz oddany w 2020 roku dwupoziomowy parking na 103 samochody. Oba parkingi są bezpłatne z uwagi na poziom otrzymanego dofinansowania unijnego. Obok dworca znajduje się również zadaszony parking rowerowy (stojaki „U”-kształtne) na 120 rowerów (60 stojaków).

Mapa 3. Linie kolejowe na terenie miasta Tczewa



Układ linii kolejowych w mieście Tczew

- sieć kolejowa
- 🚂 stacja kolejowa
- 🚌 przystanek kolejowy
- 🟩 granica miasta

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

4.3. TRANSPORT DROGOWY

Wybór prywatnego samochodu jest obecnie jedną z podstawowych decyzji w codziennych podróżach mieszkańców, oprócz transportu publicznego. Indywidualny transport drogowy jest zatem istotnym elementem funkcjonowania każdego samorządu poprzez wpływ na mobilność mieszkańców. Z jednej strony, sprawne podróże ludzi wpływają na jakość życia lokalnej społeczności. Jednakże, z perspektywy zrównoważonego rozwoju indywidualny transport drogowy stanowi wyzwanie w kontekście planowania odpowiednich połączeń komunikacyjnych w skali lokalnej (ale także ponadlokalnej). W myśl idei zrównoważonej mobilności, udział podróży samochodowych nie powinien być największy. Zmieniające się uwarunkowania, jak np. starzejące się społeczeństwo, niekontrolowana suburbanizacja wpłyną na konieczność podjęcia znacznych kroków zmieniających przyzwyczajenia transportowe mieszkańców. Wszelkie działania związane z podróżami samochodowymi powinny być skrupulatnie planowane tak, aby zapewnić odpowiedni poziom dostępności komunikacyjnej, ale jednocześnie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko i otoczenie związane z działalnością transportową.

Na terenie miasta Tczewa układ jest dobrze rozbudowany. Oprócz dróg powiatowych i gminnych przez omawiany obszar poprowadzone są następujące trasy o znaczeniu krajowym i regionalnym:

- Droga krajowa nr 91 (DK91) – stanowi alternatywne połączenie dla autostrady A1, biegnąc wzdłuż osi północ-południe. Łączy Tczew z Gdańskiem na północy oraz z Toruniem, Łodzią i Częstochową na południu.
- Droga wojewódzka nr 224 (DW224) – zapewnia połączenie Tczewa z Wejherowem, przez Kartusy.

Ponadto, Autostrada A1 przebiega w bliskim sąsiedztwie miasta (węzły Stanisławie i Swaróżyn), umożliwiając szybki dostęp do Trójmiasta, Torunia, Łodzi i Górnego Śląska. Jest częścią europejskiego korytarza transportowego E75. Dodatkowo na południe od miasta Tczewa przebiega DK 22, która jest ważną trasą w układzie wschód–zachód, prowadząca od Kostrzyna nad Odrą do Grzechotek (granica z Rosją, obwód królewiecki).

Mapa 4. Układ drogowy w mieście Tczew



Układ drogowy w mieście Tczew

- | | | |
|--|---|--|
|  krajowa |  powiatowa |  wewnętrzna |
|  wojewódzka |  gminna |  granica miasta |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W zależności od kategorii drogi publicznej za jej zarządzanie odpowiedzialne są różne podmioty, w tym:

- Prezydent Miasta Tczewa
- Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg w Tczewie
- Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)

Krajowy zarządca infrastruktury drogowej, GDDKiA, przeprowadza cyklicznie Generalny Pomiar Ruchu (GPR). Badanie odbywa się co 5 lat, a jego podstawowym celem jest uzyskanie kluczowych parametrów i charakterystyk ruchu drogowego dla odcinków sieci dróg krajowych i wojewódzkich. Według ostatniego pomiaru, zrealizowanego w latach 2020–2021, największy ruch drogowy w Tczewie odnotowano na drodze krajowej nr 91 – średnio 18 344 pojazdy dziennie w południowej części miasta oraz 14 230 pojazdów dziennie w jego północnej części. W przypadku dróg wojewódzkich, ruch drogowy odnotowano wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 224 – średnio 10 181 pojazdów dziennie.

Od 3 kwietnia 2023 roku w Tczewie obowiązuje Strefa Płatnego Parkowania (SPP), obejmująca centrum miasta i wybrane ulice. Opłaty obowiązują od poniedziałku do piątku w godzinach 8:00–17:00, z wyjątkiem parkingu przy ul. Pomorskiej, który jest płatny całodobowo (pierwsze 20 minut bezpłatne). Ceny zaczynają się od 1 zł za pół godziny, a posiadacze Karty Mieszkańca Tczewa mogą liczyć na 50% zniżki. Mieszkańcy wybranych ulic mogą wykupić abonament miesięczny za 50 zł. Dostępne są różne formy płatności, w tym aplikacje mobilne, a osoby niepełnosprawne i kierowcy pojazdów elektrycznych są zwolnieni z opłat.

5. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM NA PODSTAWIE ANALIZY DOSTĘPNYCH U ZAMAWIAJĄCEGO BADAŃ NAPEŁNIEŃ

5.1. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Oferta transportu publicznego powinna zostać dopasowana do zgłaszanego zapotrzebowania na przewozy na podstawie danych. W ostatnich latach następuje odbudowa popytu po ograniczeniach związanych z pandemią COVID-10. W 2020 roku liczba pasażerów wyniosła 3,08 mln pasażerów. W 2021 roku liczba pasażerów wyniosła 3,45 mln pasażerów (wzrost o 11,8% r/r), a w 2022 roku nastąpiła wyraźna odbudowa – 4,89 mln pasażerów (wzrost o 41,6%). W 2024 roku nastąpił wzrost liczby pasażerów do 5,8 mln pasażerów (wzrost o 18,9%). W poniższej tabeli przedstawiono liczbę pasażerów komunikacji miejskiej w Tczewie w latach 2020-2023 na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Tczewie.

Tabela 10. Liczba przewiezionych pasażerów w komunikacji miejskiej w Tczewie w latach 2020- 2023

Rok	Liczba pasażerów	Dynamika r/r
2020	3 086 500,00	-
2021	3 451 739,00	11,8%
2023	4 887 888,00	41,6%
2024	5 811 516,00	18,9%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych od Miasta Tczew

5.2. PROGNOZA POPYTU

W przypadku komunikacji miejskiej organizowanej w Tczewie od września 2025 roku istnieje możliwość pozyskania danych o potokach pasażerskich na podstawie bramek rejestrujących wejścia i wyjścia w autobusach. Na podstawie 9 tygodni funkcjonowania systemu obliczono szacunkową liczbę pasażerów w całym roku. Dla miesięcy wakacyjnych i feryjnych przyjęto korektę potoków pasażerskich o 49% na podstawie danych z innych systemów komunikacji miejskiej o zbliżonych cechach funkcjonowania komunikacji miejskiej do obszaru ujętego w opracowaniu oraz wiedzy eksperckiej. W poniższej tabeli przedstawiono przybliżoną liczbę przejazdów na poszczególnych liniach na podstawie danych z systemu zliczającego. Najwięcej przejazdów szacuje się na linii 3 i 4 - ponad 1 mln w 2025 roku, najmniej na linii 2 i 12 – 350- 370 tys. w ciągu całego roku.

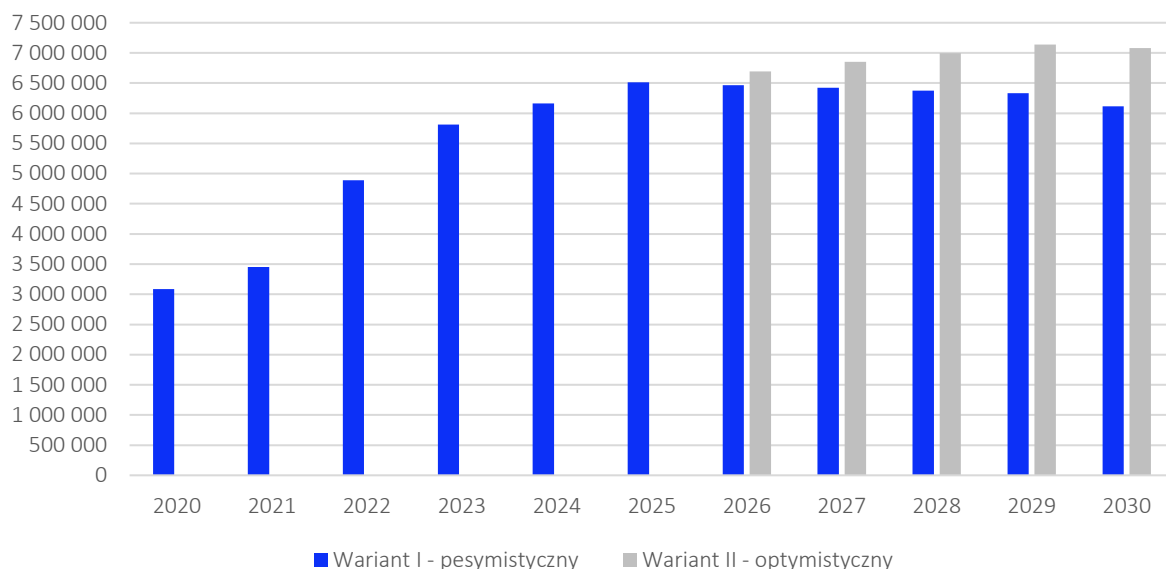
Tabela 11 Przybliżona liczba przejazdów na poszczególnych liniach na podstawie systemu zliczającego w 2025 r.

Linia	Szacunkowa liczba pasażerów w 2025 roku	Udział linii w ogólnej liczbie pasażerów
1	650 769	10,0%
2	354 859	5,4%
3	1 689 028	25,9%
4	1 041 193	16,0%
5	522 024	8,0%
7	514 009	7,9%
8	815 566	12,5%
12	361 380	5,5%
17	563 649	8,7%
Łącznie	6 512 475	100,0%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Tczewie

Prognozę popytu przeprowadzono na podstawie danych o rocznej liczbie pasażerów oraz prognozowanej liczbie mieszkańców, a także danych o prognozowanym wzroście gospodarczym, który ma wpływ na mobilność ludności. Wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej mają także inne czynniki, takie jak: jakość i standard organizowanych przewozów, organizacja informacji pasażerskiej, integracja z innymi środkami transportu oraz zmiany w ofercie przewozowej. W scenariuszu pesymistycznym zakłada się powolny spadek liczby pasażerów z poziomu 6,5 mln pasażerów 2025 roku do poziomu 6,1 mln pasażerów w 2030 roku. W wariantcie optymistycznym następuje stopniowy wzrost liczby pasażerów z poziomu 6,5 mln pasażerów do 7,1 mln pasażerów uwarunkowany, wzrostem mobilności mieszkańców w wyniku wzrostu gospodarczego oraz inwestycjami w podnoszenie oferty i standardu transportu publicznego. Prawdopodobnie popyt rzeczywisty będzie zawierał się pomiędzy wartościami obu wariantów.

Wykres 5. Prognoza popytu potencjalnego



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

5.3. ZAPEWNIENIE OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSOBOM O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DOSTĘPU I ODPOWIEDNIEGO STANDARDU DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanej tczewską komunikacją miejską. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w rozdziale 3.2 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnością w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji zbiorowej w tczewskiej komunikacji miejskiej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu, w autobusach bez żadnych stopni poprzecznych wewnątrz;
- zapewnienie miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy w każdym pojeździe z właściwym wyposażeniem, w autobusach wraz z platformą obsługiwaną przez kierowcę;
- elektroniczną wewnętrzną i zewnętrzną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- w miarę możliwości zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym podjeżdżającego na przystanek pojazdu komunikacji miejskiej;
- w miarę możliwości wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;

- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz dla pasażerów;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Obecnie wszystkie autobusy obsługujące komunikację publiczną w Tczewie są niskopodłogowe i przystosowane do przewozu osób z ograniczoną mobilnością. Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

- budowanie peronów przystanków o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- budowę nowych lub remont peronów i zatok w sposób umożliwiający podjechanie pojazdu komunikacji miejskiej bezpośrednio do krawężnika i o wysokości zapewniającej wejście do pojazdu niskopodłogowego bez pokonywania różnicy poziomów;
- wyposażanie przystanków w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

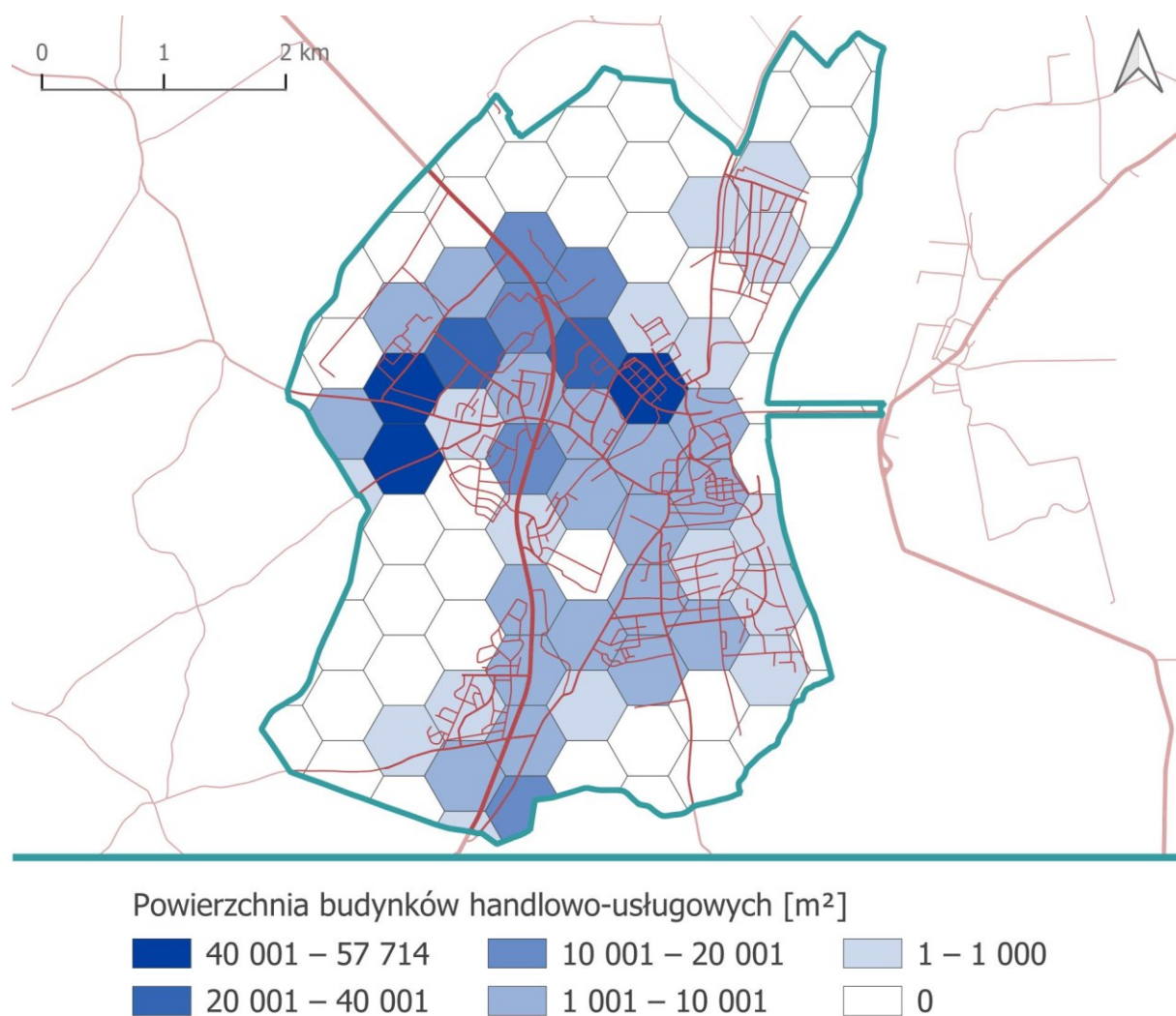
W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, aby całkowicie przystaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania. Takie rozwiązania będą stosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego w obszarze funkcjonowania tczewskiej komunikacji miejskiej

5.4. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU

Generatory ruchu to obiekty lub obszary, które powodują przemieszczanie się ludzi. Zalicza się do nich miejsca pracy, edukacji, obiekty usługowe i handlowe, obiekty kultu religijnego, rozrywkowe i sportowe. W przypadku obiektów handlowo-usługowych najwięcej takich obiektów znajduje się wzdłuż ul. Jagiellońskiej oraz w okolicach dworca kolejowego, gdzie znajduje się Galeria Kociewska, która jest największym tego typu obiektem w mieście.

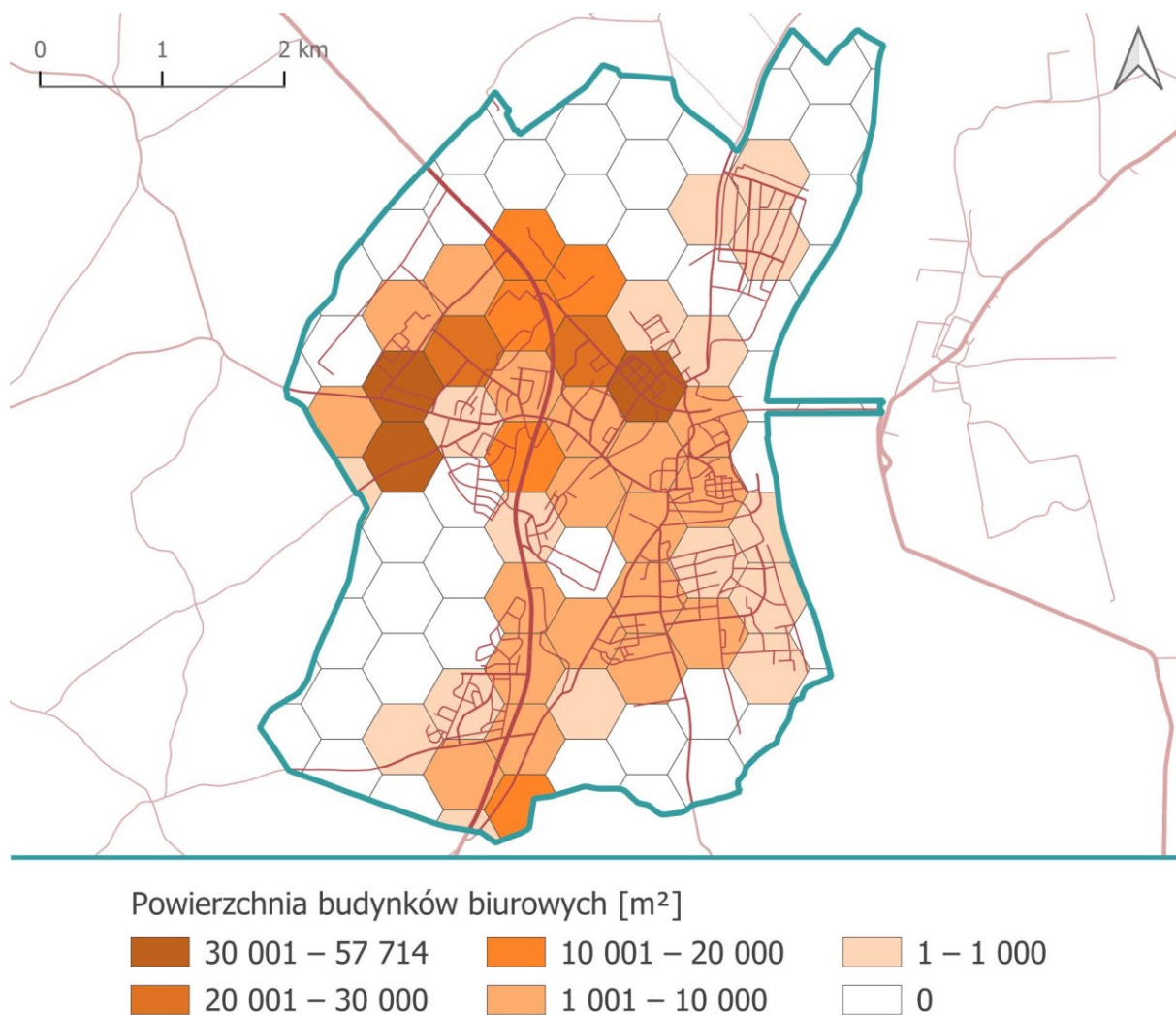
Mapa 5. Generatory ruchu – obiekty handlowo-usługowe



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Podobna sytuacja jest w przypadku obiektów biurowych, które znajdują się głównie wzdłuż ul. Jagiellońskiej, ul Rokickiej oraz w okolicach dworca kolejowego.

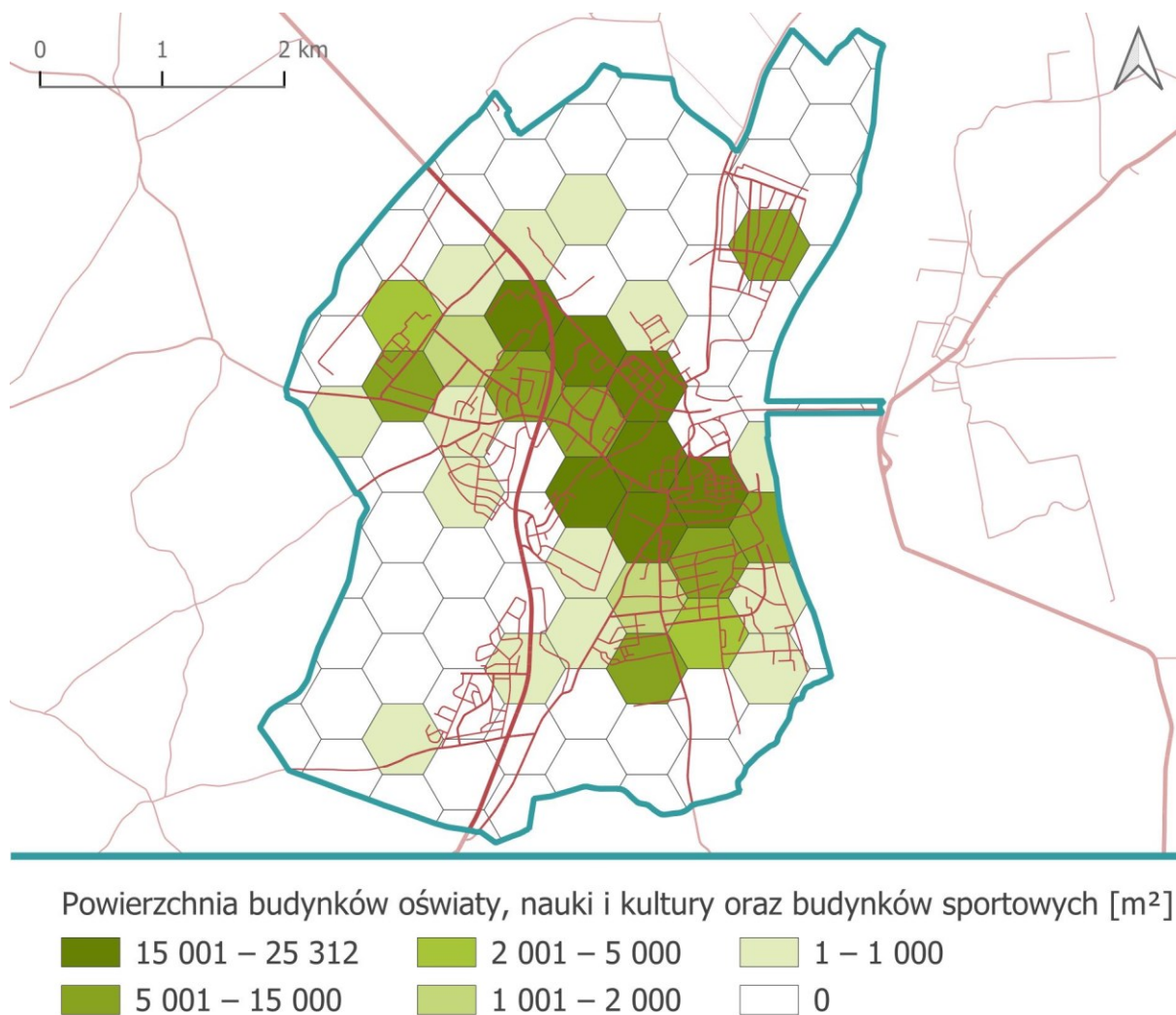
Mapa 6. Generatory ruchu – obiekty biurowe



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Istotną rolę generatorów ruchu w codziennym przemieszczaniu się ludności odgrywają obiekty oświatowo-kulturowe. W mieście znajduje się wiele szkół podstawowych i ponadpodstawowych, a ich największa koncentracja występuje w ścisłym centrum. Najważniejszym obiektem kulturowym jest Centrum Kultury i Sztuki, które znajduje się w pobliżu rynku miejskiego.

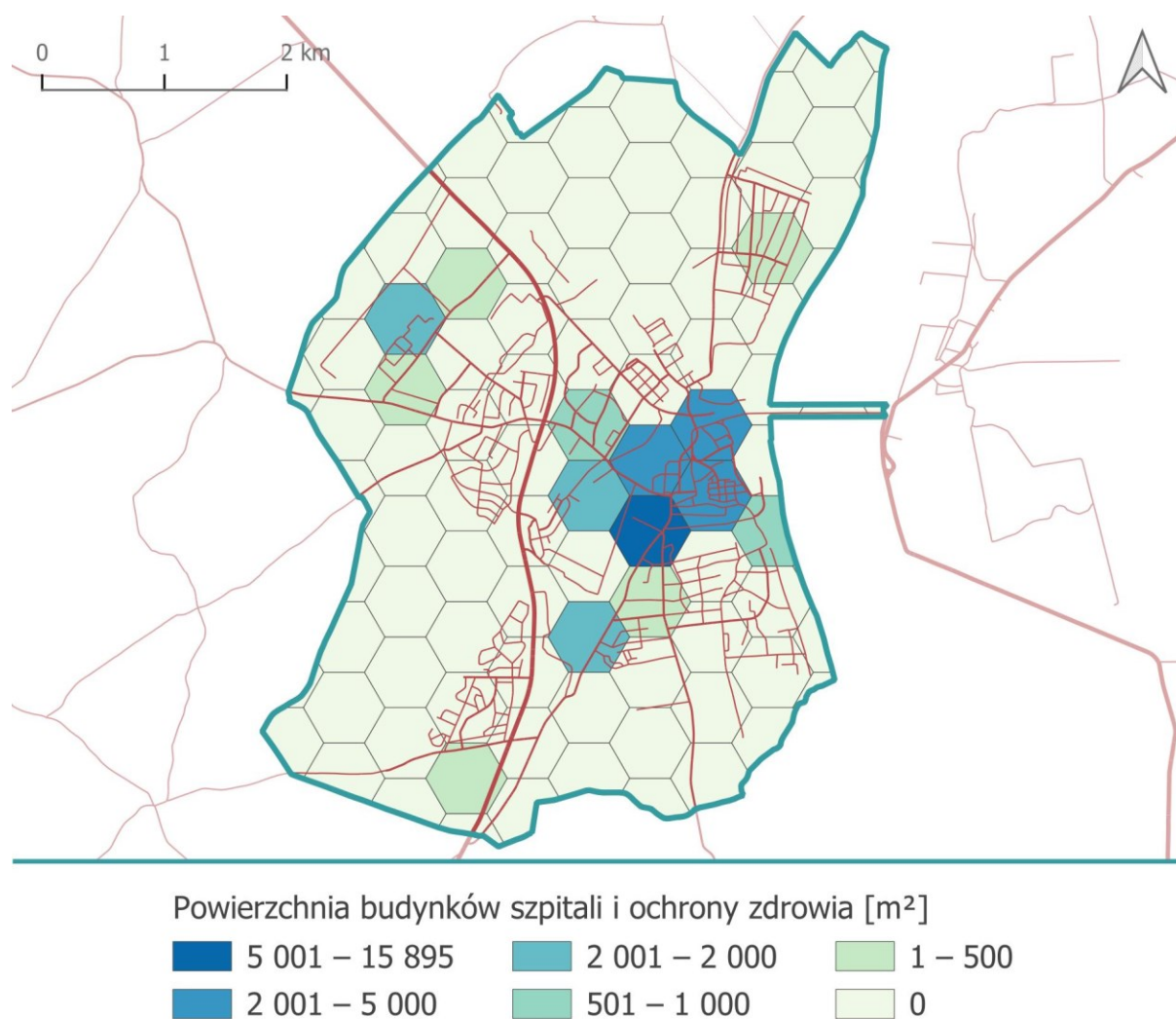
Mapa 7. Generatory ruchu – obiekty oświatowo-kulturalne



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W mieście znajduje się wiele obiektów zdrowia, które reprezentowane są przez POZ oraz szpitale, tj. Szpitale Tczewskie oraz Szpital Powiatowy. Rozmieszczenie przestrzenne obiektów zdrowia jest równomierne, jednakże największa koncentracja obiektów występuje w ścisłym centrum miasta.

Mapa 8. Generatory ruchu – obiekty ochrony zdrowia



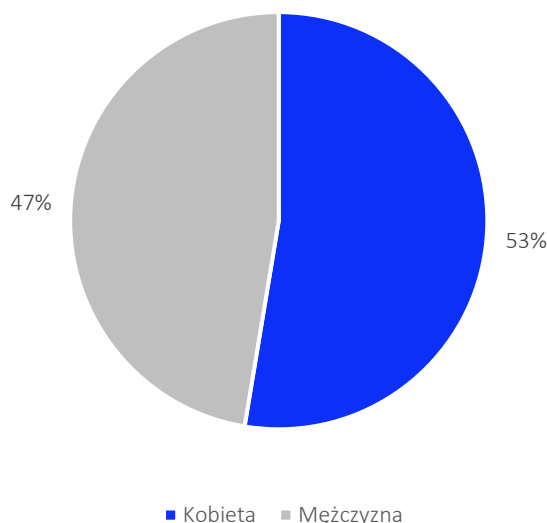
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

6. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ PRZEZ WYKONAWCĘ W FORMIE ANKIETY MIX PAPI I CAWI

Precyzyjne określenie stanu obecnego sytuacji publicznego transportu zbiorowego w mieście Tczew jest podstawowym elementem prac diagnostycznych. W ramach prac nad niniejszym planem, przeprowadzono **badanie ankietowe** przy pomocy metody mixed-mode: CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*) oraz PAPI (z ang. *Paper and Pencil Interview*). Formularz ankietowy umieszczony w aplikacji MS Forms składał się z części statystycznej i diagnostycznej, obejmując 19 lub 18 pytań w zależności od odpowiedzi na pytanie 4 (w tym 17–18 pytań zamkniętych oraz jedno otwarte). Respondenci wskazywali m.in. swoje preferencje komunikacyjne, czy priorytety i ograniczenia rozwoju transportu w mieście Tczew. Udział w badaniu CAWI możliwy był w dniach 28 października – 12 listopada 2025 r. Natomiast badanie PAPI odbyło się 14 listopada 2025 r. W sumie w tym okresie otrzymano 1072 odpowiedzi. W celu jak najlepszej prezentacji wyników, dane zostały przeważone z uwzględnieniem płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji miasta Tczew.

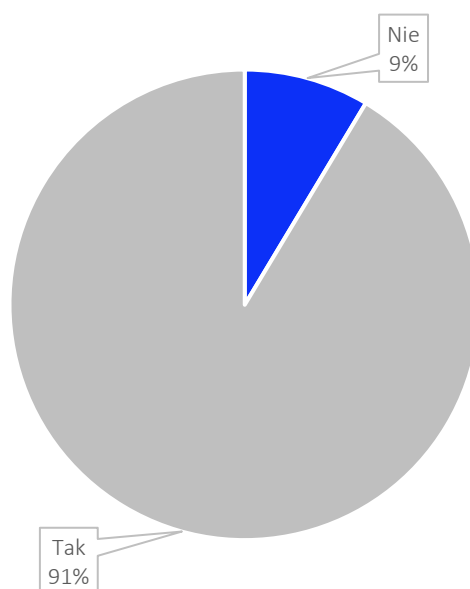
Większość odpowiedzi pochodziło od kobiet, które stanowiły ok. 53% wszystkich ankietowanych, natomiast od mężczyzn ok. 47%. Zdecydowana większość głosów w ankiecie pochodziło od mieszkańców miasta Tczew – ponad 91%, z kolei reszta ankietowanych mieszka poza miastem – ok. 9% osób. Najliczniejszymi grupami wiekowymi w badaniu ankietowym były osoby liczące 40-49 lat (ok. 18,8%), 70+ (ok. 16,6%), 30-39 lat (ok. 15,9%). Respondenci najczęściej mieszkali w gospodarstwach 2-osobowych (34,3%), a następnie 4-osobowych (21,3%) oraz 3-osobowych (20,6%).

Wykres 6. Płeć ankietowanych



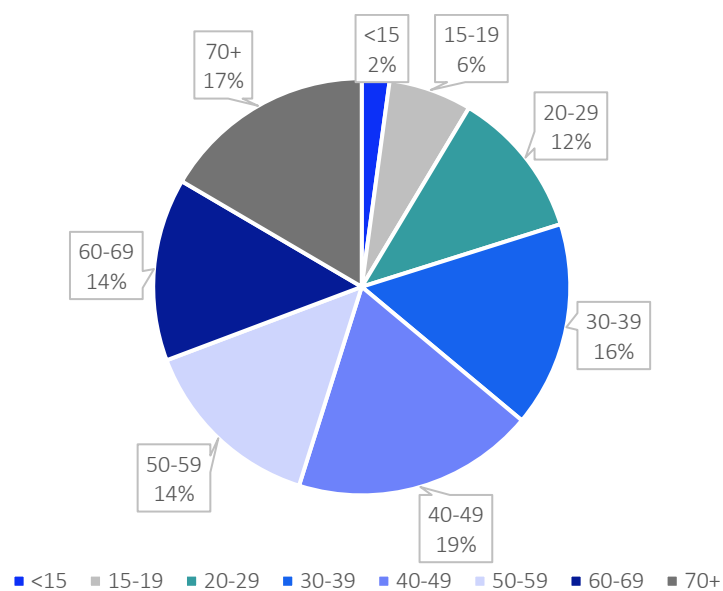
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 7. Miejsce zamieszkania na terenie miasta Tczew



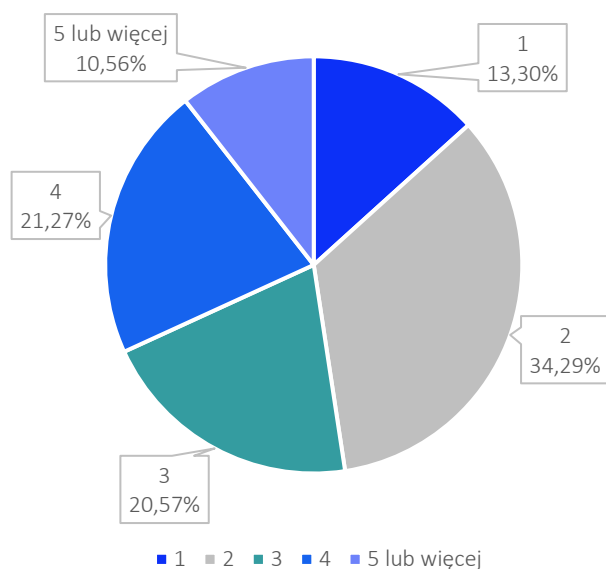
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 8. Struktura wieku ankietowanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

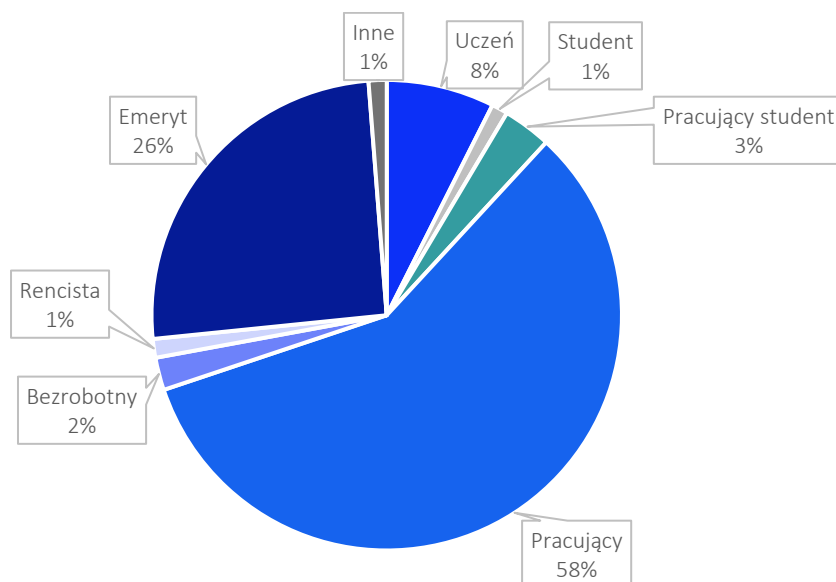
Wykres 9. Liczba osób w gospodarstwie domowym



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W przypadku aktywności zawodowej respondentów, najliczniejszą grupę stanowiły osoby pracujące – aż 58%. Kolejną pod względem liczebności grupą są emeryci (26%), a następnie uczniowie - już tylko 8% wszystkich osób. Najmniej licznie reprezentowaną grupą byli natomiast studenci (ok. 1%).

Wykres 10. Aktywność zawodowa



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Pierwsze pytanie po części statystycznej ankiety dotyczyło częstotliwości wybieranych środków transportu w podróżach respondentów obecnie, czyli po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej. W codziennych podróżach mieszkańcy Tczewa najczęściej wybierają **piesze przemieszczanie się** – aż 60% respondentów deklaruje, że codziennie pokonuje dystans powyżej 200 metrów pieszo. Na drugim miejscu znajdują się **dłuższe przejazdy komunikacją miejską** (ponad 2 przystanki), z których korzysta codziennie ok. 34% osób, a tuż za nimi **krótkie przejazdy autobusami miejskimi** (25%). **Samochód jako kierowca** wybiera codziennie 22% ankietowanych, natomiast jako pasażer – tylko 6%. Z kolei **kolej** oraz autobusy kursujące poza granicami miasta są używane codziennie przez ok. 12% osób. Rower i hulajnogi elektryczne pozostają marginalne w codziennych podróżach (odpowiednio 6% i 1%). Najrzadziej wybierane są motocykle/skutery – codziennie korzysta z nich zaledwie 1,5% respondentów.

W przypadku podróży realizowanych **kilka razy w tygodniu** komunikacja miejska utrzymuje silną pozycję – krótkie przejazdy (27%) i dłuższe (29%) są wybierane częściej niż samochód jako kierowca (18%). Pieszko chodzi regularnie 27% osób, a rowerem jeździ 13%, co wskazuje na jego znaczenie w dojazdach okazjonalnych.

Raz w miesiącu dominują podróże kolejowe i autobusy poza miastem (po ok. 20%), co sugeruje ich głównie okazjonalny charakter. Z kolei **rzadziej niż raz w miesiącu** te same środki osiągają najwyższe wartości (ok. 38%), a rower wskazuje 17% osób.

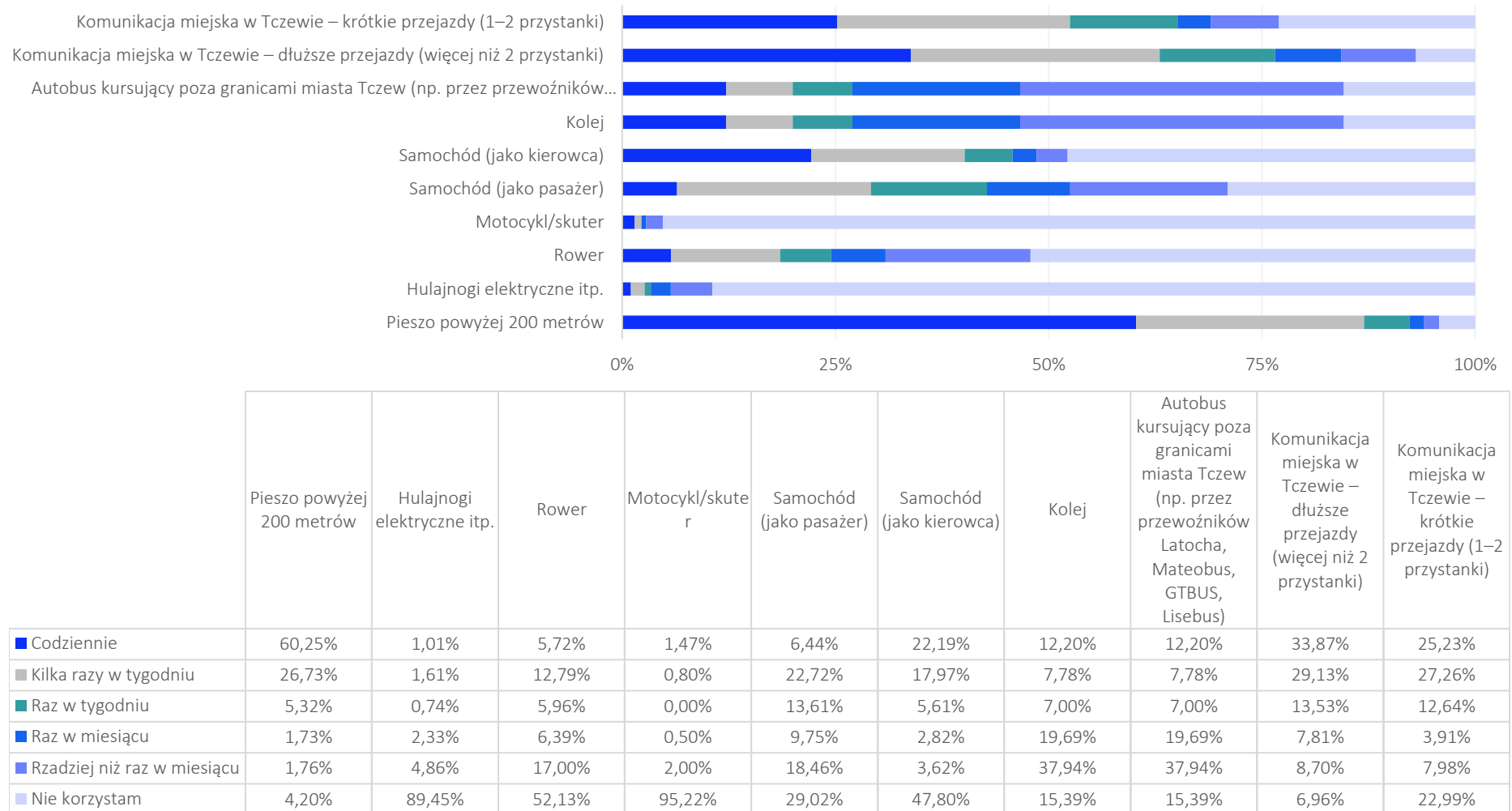
Natomiast najwyższy odsetek osób deklarujących **brak korzystania** dotyczy **motocykli/skuterów** (95%), hulajnóg elektrycznych (89%) oraz rowerów (52%).

Drugie pytanie dotyczyło częstotliwości korzystania z różnych środków transportu **przed wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji miejskiej**. W codziennych podróżach dominowało **piesze przemieszczanie się** (ok. 59%, spadek o 2 p.p.), a na drugim miejscu był **samochód jako kierowca** (ok. 27%, wzrost o 5 p.p.). **Komunikacja miejska** miała **znacznie niższe wartości** niż obecnie – dłuższe przejazdy wybierało ok. 21% osób (spadek o 13 p.p.), a krótkie tylko 14% (spadek o 11 p.p.). Kolej utrzymała poziom ok. 11%, natomiast autobusy poza miastem były marginalne (ok. 3%, spadek o 9 p.p.). Rower (ok. 7%) i hulajnogi (ok. 1%) pozostały na niskim poziomie.

Największe różnice widać w kategorii „nie korzystam”: znacząco wzrosło nieużywanie autobusów poza miastem (z ok. 15% do 66%, +51 p.p.) i komunikacji miejskiej (krótkie przejazdy z ok. 23% do 29%, +6 p.p.; dłuższe z ok. 7% do 17%, +10 p.p.).

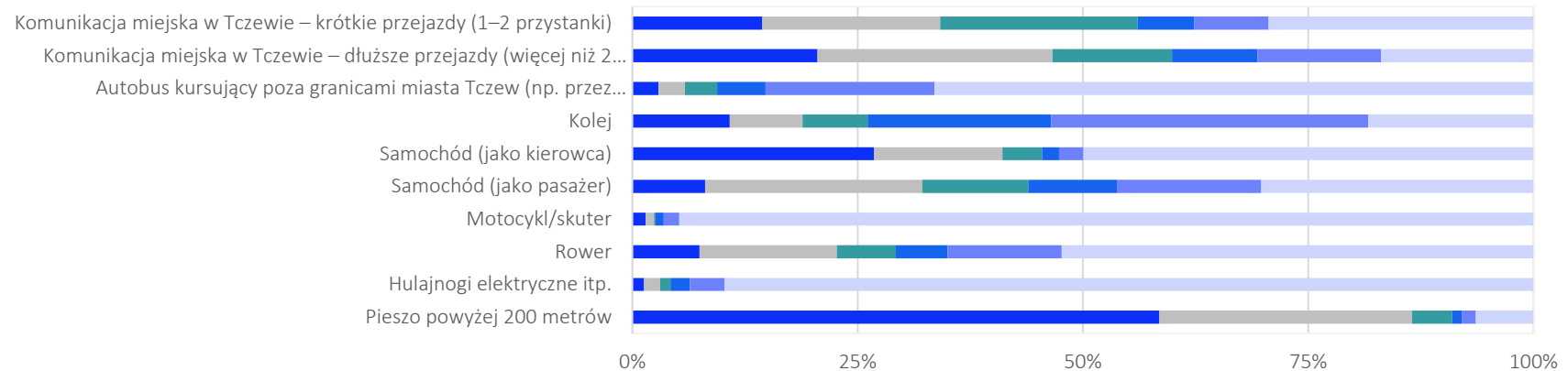
Dane z ankiety pokazują więc, że **wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej wyraźnie zwiększyło jej codzienne wykorzystanie** (szczególnie dłuższych przejazdów), ograniczając rolę samochodu i zmniejszając liczbę osób całkowicie rezygnujących z transportu publicznego.

Wykres 11. Jak często korzysta Pani/Pan z poniższych środków transportu obecnie (tj. po 1.09.2023 r., czyli po wprowadzeniu bezpłatnej komunikacji miejskiej w Tczewie – autobusów miejskich)?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 12. Jak często korzystał(a) Pani/Pan z poniższych środków transportu przed 1.09.2023 r. (czyli przed wprowadzeniem bezpłatnej komunikacji miejskiej w Tczewie)?



	Pieszko powyżej 200 metrów	Hulajnogi elektryczne itp.	Rower	Motocykl/skuter	Samochód (jako pasażer)	Samochód (jako kierowca)	Kolej	Autobus kursujący poza granicami miasta Tczew (np. przez przewoźników w Łatocha, Mateobus, GTBUS, Lisebus)	Komunikacja miejska w Tczewie – dłuższe przejazdy (więcej niż 2 przystanki)	Komunikacja miejska w Tczewie – krótkie przejazdy (1–2 przystanki)
■ Codziennie	58,51%	1,29%	7,45%	1,46%	8,07%	26,82%	10,80%	2,90%	20,56%	14,44%
■ Kilka razy w tygodniu	28,02%	1,81%	15,25%	0,94%	24,10%	14,25%	8,10%	2,93%	26,08%	19,74%
■ Raz w tygodniu	4,44%	1,14%	6,54%	0,19%	11,76%	4,41%	7,22%	3,57%	13,26%	21,92%
■ Raz w miesiącu	1,07%	2,15%	5,74%	0,89%	9,83%	1,87%	20,37%	5,38%	9,47%	6,23%
■ Rzadziej niż raz w miesiącu	1,58%	3,86%	12,67%	1,72%	16,03%	2,72%	35,17%	18,76%	13,71%	8,28%
■ Nie korzystam	6,39%	89,75%	52,34%	94,80%	30,21%	49,93%	18,34%	66,45%	16,92%	29,40%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

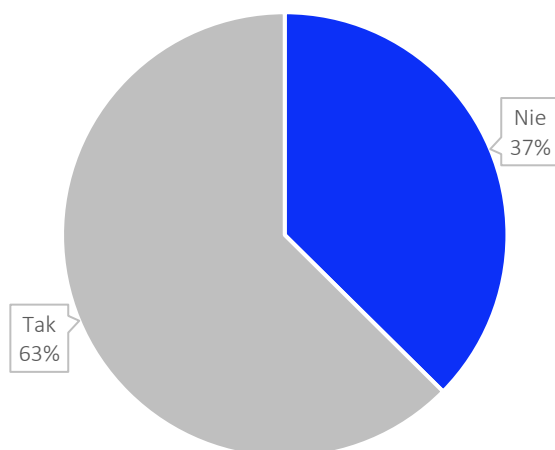
Pytanie 4 w części diagnostycznej miało na celu sprawdzenie, czy respondenci pracują lub uczą się w Tczewie. Około. 63% osób odpowiedziało „tak”, a 37% „nie”. Dla osób, które wskazały „nie”, przeanalizowano multimodalność podróży z uwagi na możliwość dojazdów do pracy lub placówki oświaty kolejną (Wykres 14 i Wykres 15), natomiast osoby pracujące lub uczące się w Tczewie odpowiadały na pytania przedstawione na Wykres 16.

Wykres 14 pokazuje odpowiedzi ok. 37% wszystkich respondentów. Wykres dotyczy najczęściej wybieranego środka transportu w dojazdach do dworca PKP w Tczewie. Zdecydowanie **dominuje komunikacja miejska** – korzysta z niej ok. 46% respondentów. Na kolejnych miejscach znalazły się piesze przemieszczanie się (ok. 10%) oraz samochód/motor/skuter (ok. 8%). Rower lub hulajnoga mają marginalny udział (ok. 3%), a autobusy poza miastem – tylko ok. 2%. Wysoki odsetek odpowiedzi „nie dotyczy” (ok. 30%) wskazuje, że część respondentów nie korzysta z kolei w dojazdach do pracy lub szkoły. Mogą to być również osoby, które w momencie badania nie dojeżdżają do pracy lub szkoły poza miasto Tczew (np. emeryci lub osoby bez zatrudnienia).

Wykres 15 przedstawia środki transportu najczęściej wybierane w podróżach do różnych miejsc wśród osób pracujących lub uczących się poza Tczewem. W przypadku **dojazdów do pracy** najczęściej wskazywana jest **kolej** (ok. 27%), następnie komunikacja miejska (ok. 14%) i samochód/motor/skuter (ok. 11%). Do szkoły lub uczelni dominują odpowiedzi „nie dotyczy” (ok. 78%), a wśród podróżujących najczęściej wybierana jest kolej (ok. 9%). W przypadku **obiektów handlowych** najczęściej wybierana jest komunikacja miejska (ok. 36%) oraz samochód (ok. 31%). Do **ośrodków zdrowia** dominuje komunikacja miejska (ok. 42%), a do **urzędów** aż 52%. W podróżach do miejsc **rozrywki i rekreacji** najczęściej wybierana jest komunikacja miejska (ok. 35%), a na terenach zieleni – pieszo (ok. 40%). Tak więc dane pokazują, że osoby pracujące lub uczące się poza Tczewem najczęściej wybierają kolej w dojazdach do pracy, natomiast w podróżach do usług i instytucji w mieście dominuje komunikacja miejska, co podkreśla jej kluczową rolę w obsłudze lokalnych potrzeb.

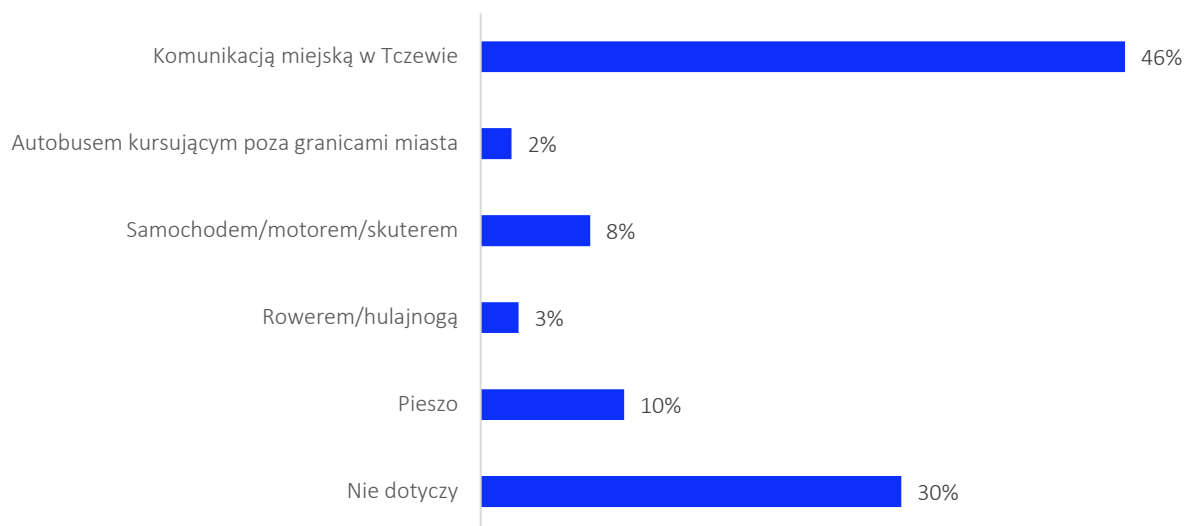
Natomiast wśród osób pracujących lub uczących się w Tczewie (ok. 63% wszystkich respondentów) Wykres 16 pokazuje, że najczęściej wybieranym środkiem transportu jest komunikacja miejska – dominuje w podróżach do pracy (ok. 38%) i większości usług, a samochód jest drugim najpopularniejszym wyborem (ok. 23%). W przypadku terenów zieleni zdecydowanie przeważa pieszo (ok. 48%), co podkreśla znaczenie dostępności przestrzeni publicznych.

Wykres 13. Czy pracuje/uczy się Pani/Pan na terenie miasta Tczew?



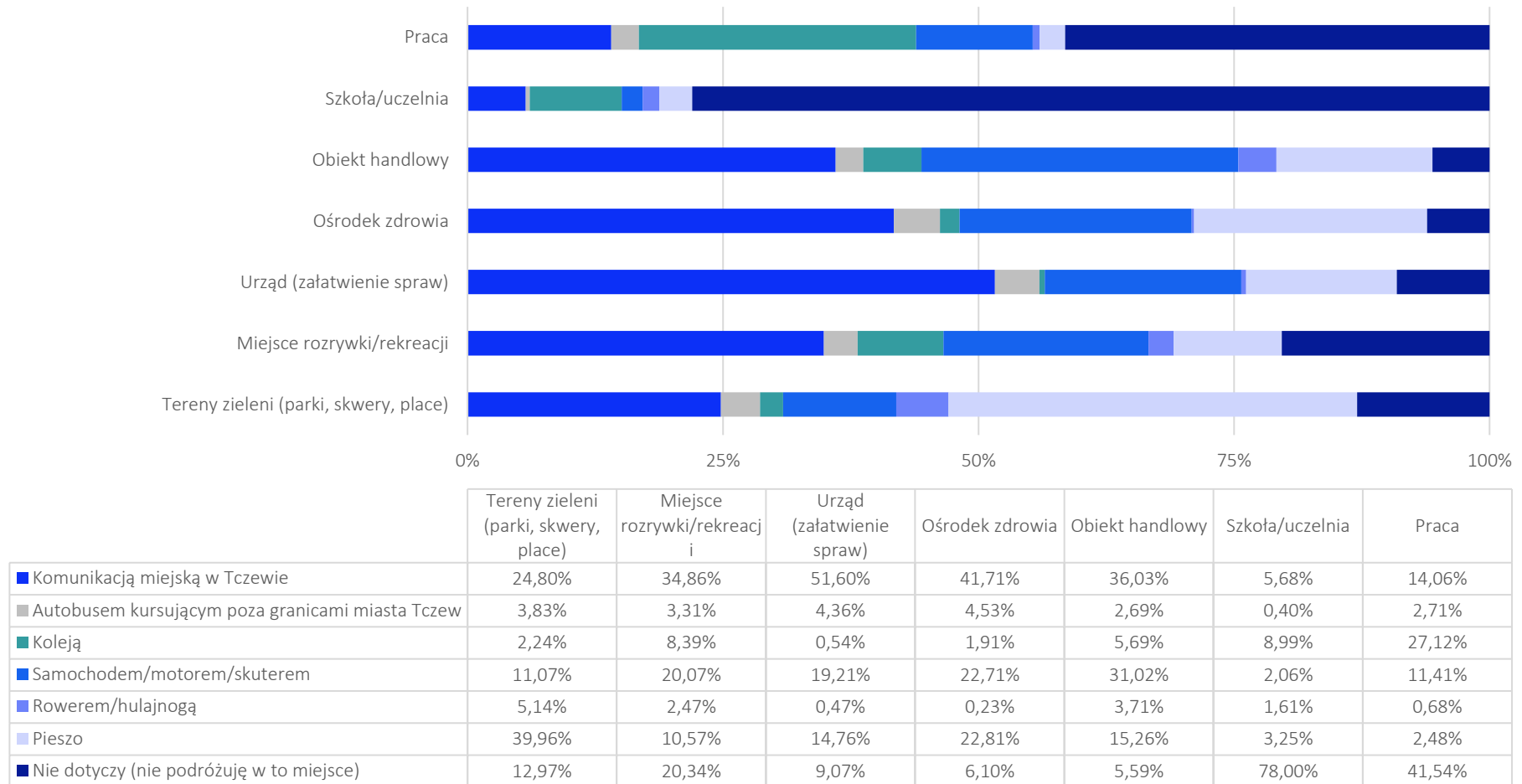
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

**Wykres 14. Jakim środkiem transportu najczęściej dojeżdża Pani/Pan do dworca PKP w Tczewie?
(jeśli korzysta Pani/Pan z kolei w dojazdach do pracy lub szkoły)**



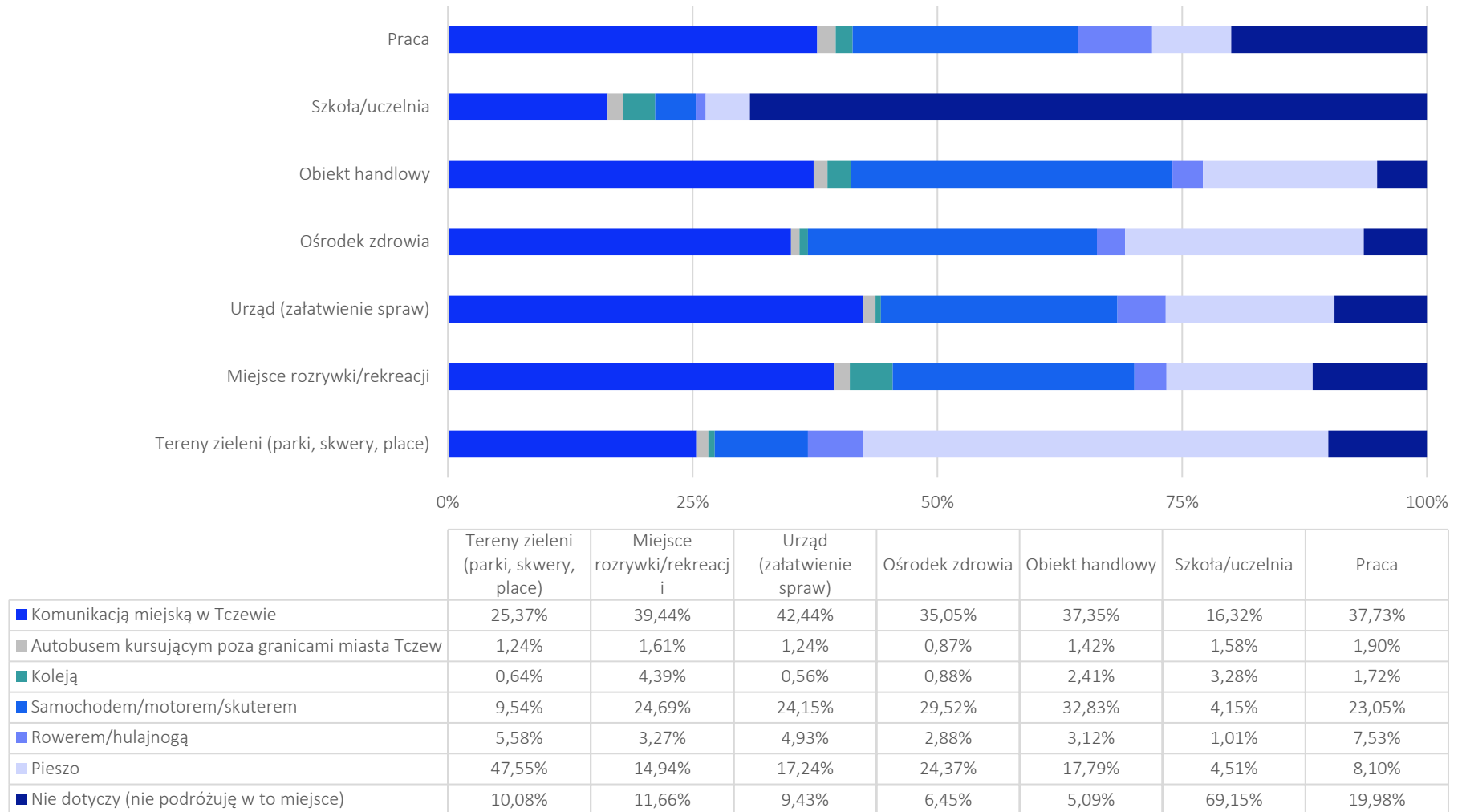
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 15. Proszę wskazać, jakim środkiem transportu najczęściej podróżuje Pani/Pan do poniższych miejsc (w przypadku pracy/szkoły poza Tczewem proszę wskazać środek transportu używany na głównym odcinku trasy).



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 16. Proszę wskazać, jakim środkiem transportu najczęściej podróżuje Pani/Pan do poniższych miejsc.



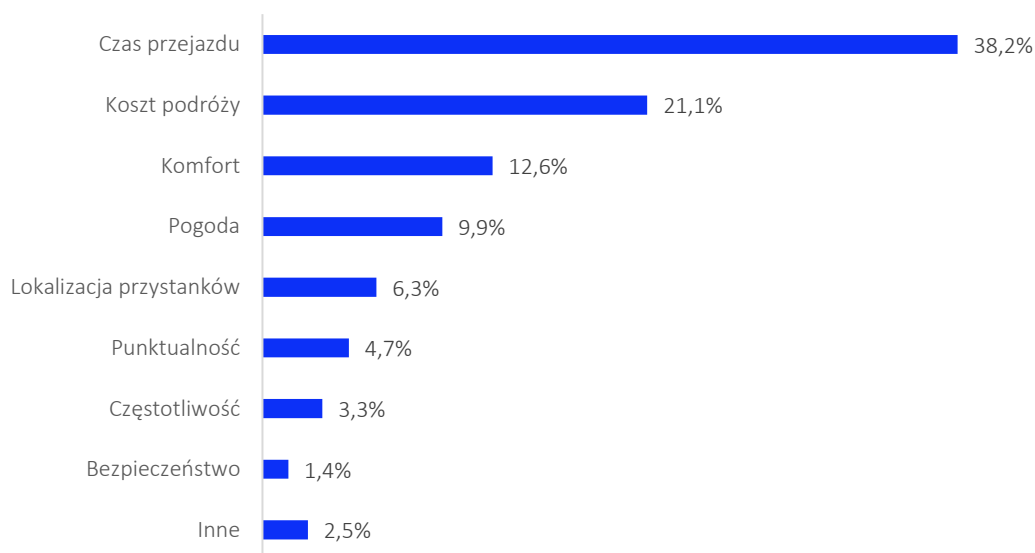
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Kolejne pytania dotyczą pokazują już odpowiedzi wszystkich ankietowanych. Wykres 18 pokazuje **czas dotarcia do wskazanych celów podróży**. Odpowiedzi wskazują, że większość miejsc w Tczewie jest osiągalna w krótkim czasie. Do **obiektów handlowych, ośrodków zdrowia i urzędów** ponad połowa osób dociera w **maksymalnie 15 minut** (ok. 65–67%). W przypadku **terenów zieleni** aż 57% podróży trwa do 15 minut, a do pracy – ok. 33%. Do szkoły lub uczelni dominują odpowiedzi „nie dotyczy” (76%), co potwierdza, że niewielka grupa realizuje takie podróże.

Następne pytanie skupia się na czynnikach którymi kierują się ankietowani wybierając komunikację miejską. **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** pokazuje, że najważniejszym czynnikiem wpływającym na wybór środka transportu jest **czas przejazdu** – wskazało go aż ok. 38% respondentów. Na drugim miejscu znalazł się **koszt podróży** (ok. 21%), a następnie **komfort** (ok. 13%). Mniejsze znaczenie mają takie aspekty jak pogoda (ok. 10%), lokalizacja przystanków (ok. 6%) czy punktualność (ok. 5%). Najrzadziej wskazywane były częstotliwość kursów (ok. 3%), bezpieczeństwo (ok. 1%) oraz odpowiedzi „inne” (ok. 3%).

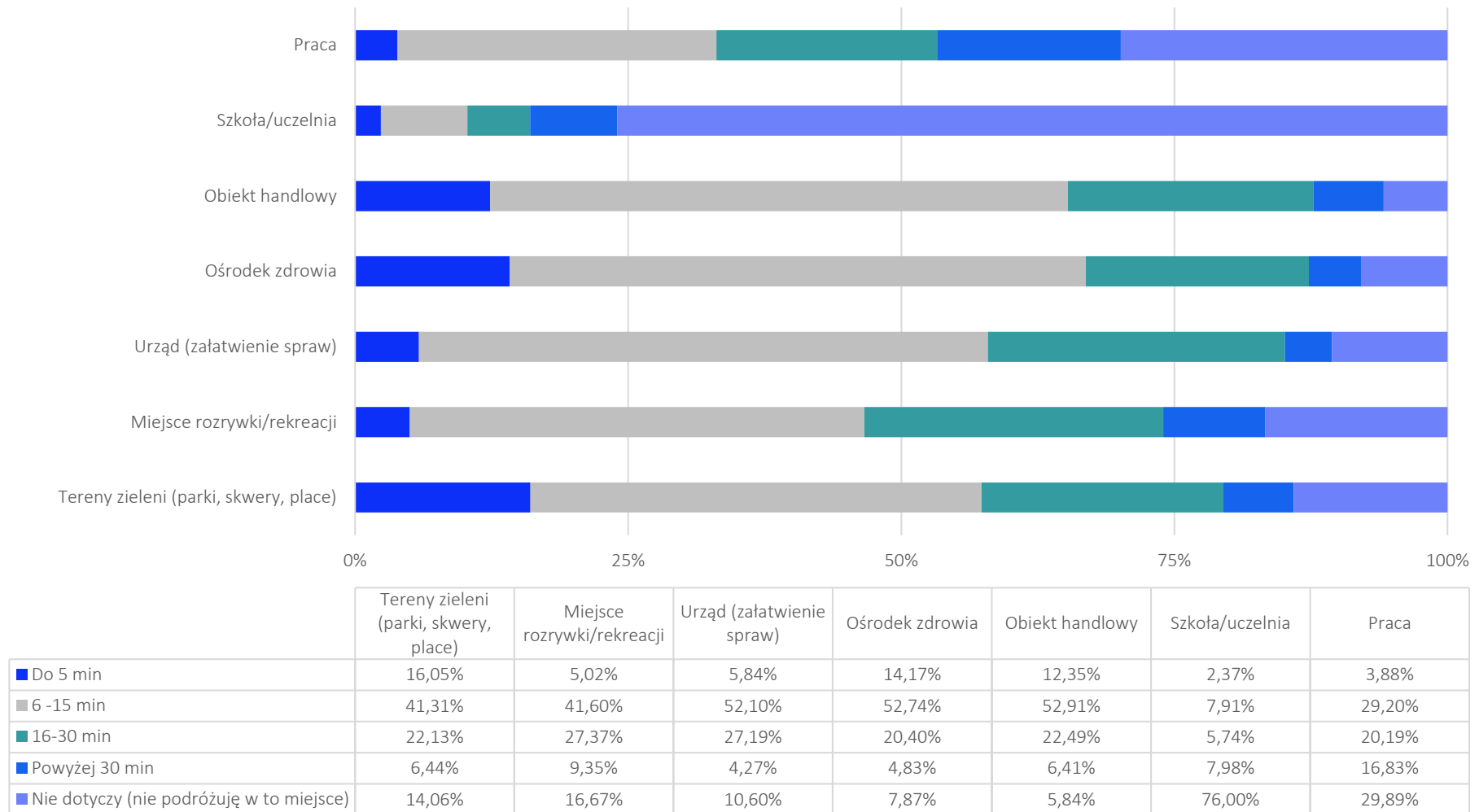
Kolejny wykres pokazuje, że korzystanie z roweru jako środka dojazdu do punktów transportu publicznego w Tczewie jest ograniczone. Najczęściej rower wykorzystywany jest w drodze do innych przystanków komunikacji miejskiej – codziennie robi to ok. 10% respondentów, a kolejne 10% kilka razy w tygodniu. W przypadku węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym oraz pętli autobusowej Czyżykowo odsetek codziennych użytkowników wynosi jedynie ok. 3%. Znacząca część ankietowanych deklaruje, że nie korzysta z roweru i nie zamierza tego zmieniać – aż 60% w przypadku dworca, 68% przy pętli Czyżykowo i 57% przy innych przystankach. Co ciekawe, od 11% do 18% osób chciałoby korzystać z roweru, choć obecnie tego nie robi. Najrzadziej wskazywane były odpowiedzi „raz w tygodniu” i „raz w miesiącu”, które nie przekraczają kilku procent.

Wykres 17. Co w głównej mierze wpływa na Pani/Pana wybór środka transportu?



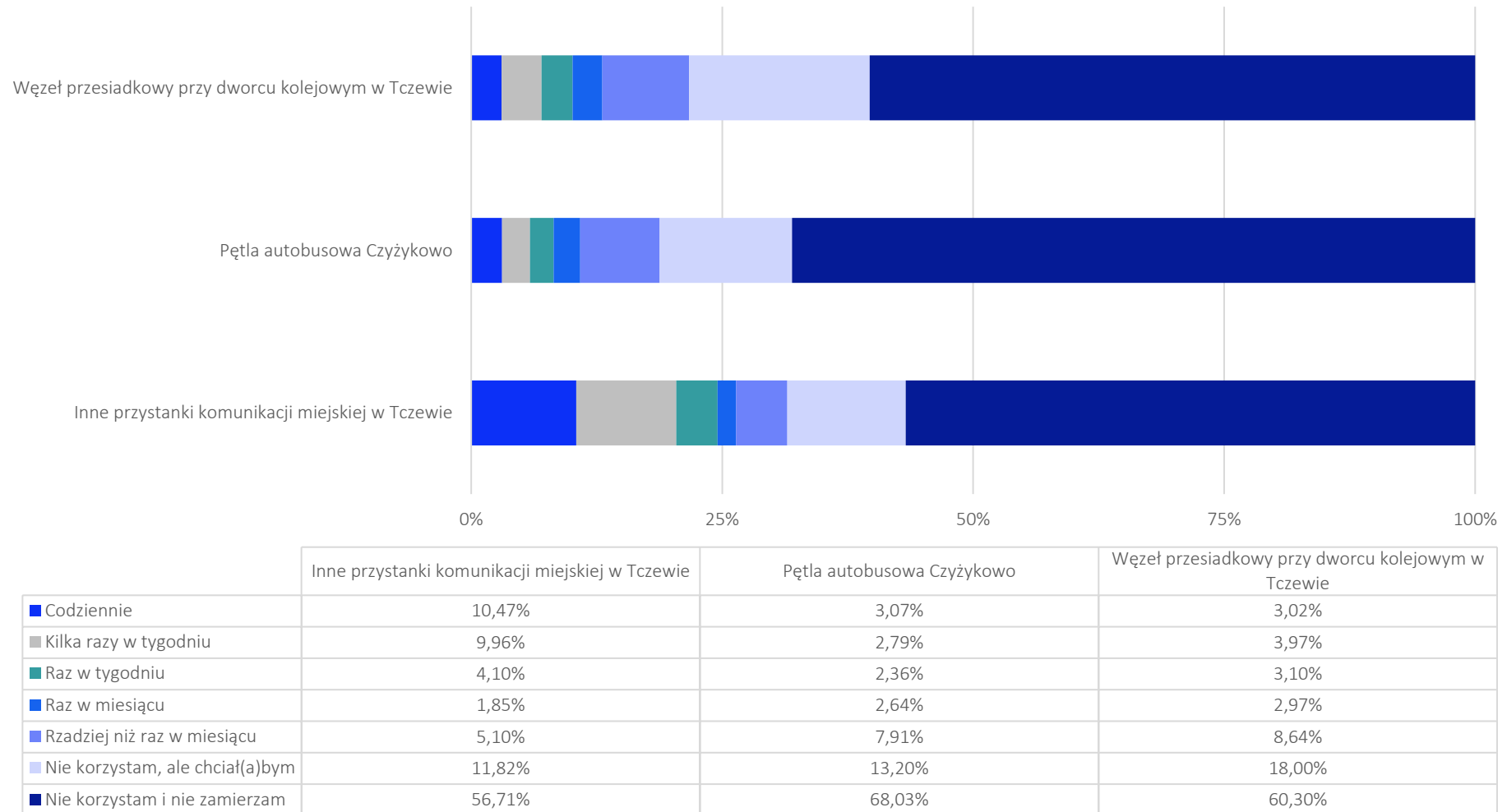
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 18. Ile czasu zajmuje Pani/Panu dotarcie do wskazanych celów podróży?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 19. Jak często korzysta Pani/Pan z roweru jako środka dojazdu do punktów transportu publicznego (np. przystanek, pętla autobusowa, dworzec kolejowy)?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

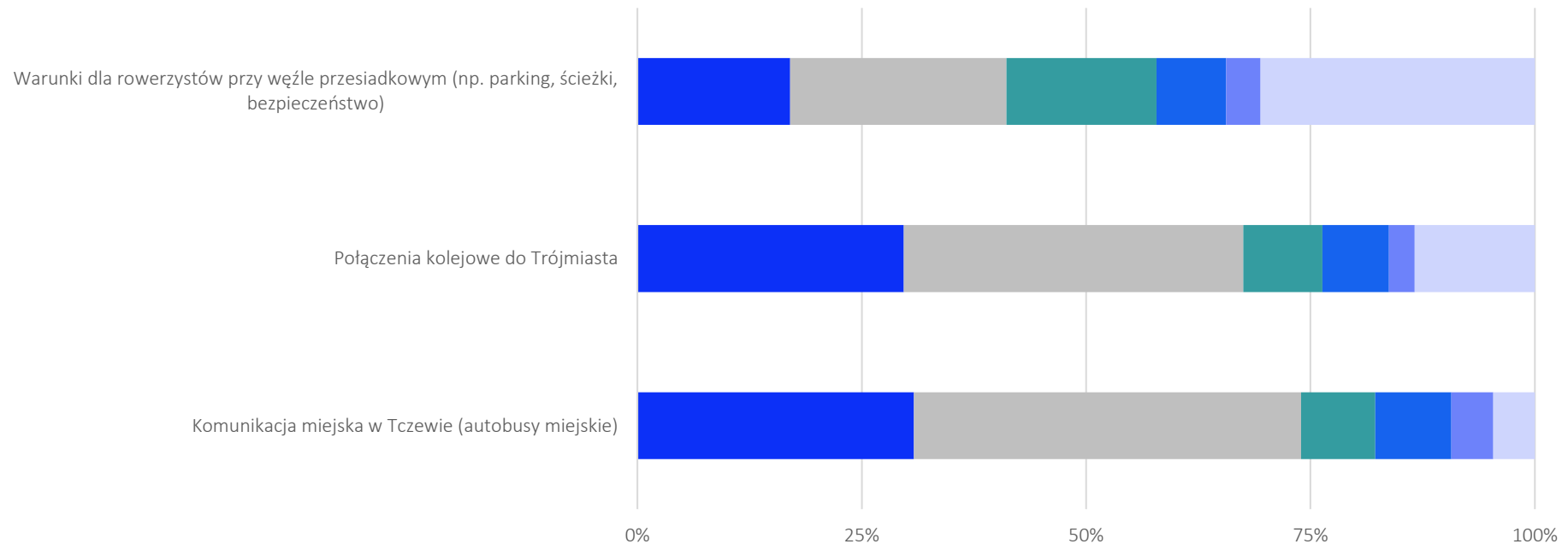
Wykres 20 pokazuje poziom zadowolenia mieszkańców Tczewa z wybranych form transportu i elementów infrastruktury. **Najlepiej oceniana jest komunikacja miejska** – aż 31% respondentów jest zadowolonych, a kolejne 43% raczej zadowolonych, co daje łącznie **ponad 74% pozytywnych opinii**. Podobnie wysokie oceny uzyskały **połączenia kolejowe do Trójmiasta** – ok. 30% osób jest zadowolonych, a 38% raczej zadowolonych (łącznie ponad 67%).

Najmniej zadowolonych respondentów jest z warunków dla rowerzystów przy węźle przesiadkowym – tylko 17% ankietowanych jest zadowolonych, a 24% raczej zadowolonych, co daje 41% pozytywnych ocen. Warto zaznaczyć, że tej kategorii aż 31% osób w ogóle nie korzysta z infrastruktury rowerowej, a ok. 12% wyraża niezadowolenie. Najrzadziej wskazywane były odpowiedzi „nie mam zdania”, które oscylują w granicach 8–17% w zależności od kategorii.

Wykres 21 przedstawia, jak mieszkańcy Tczewa oceniają różne aspekty komunikacji miejskiej. **Najlepiej oceniana jest dostępność** – aż 55% respondentów w pełni się zgadza, że przystanek znajduje się w odległości do 5 minut pieszo od miejsca zamieszkania, a kolejne 24% raczej się zgadza (łącznie prawie 79% pozytywnych opinii). **Bezpieczeństwo komunikacji miejskiej również uzyskało wysokie oceny** – 40% osób w pełni się zgadza, a 34% raczej się zgadza, co daje ponad 74% pozytywnych wskazań.

Najgorzej oceniane są **częstotliwość odjazdów oraz punktualność** – tylko 28% w pełni zgadza się, że odjazdy są częste, a 26% raczej się zgadza (łącznie ok. 54%). W przypadku punktualności i niezawodności odsetek pełnej zgody wynosi zaledwie 18%, a raczej zgody 34%, co daje 52%. **Czystość pojazdów** oceniana jest lepiej – 31% w pełni się zgadza, a 39% raczej się zgadza (łącznie ok. 69%). **Uprzejmość kierowców** uzyskała umiarkowane oceny – 24% pełnej zgody, 31% raczej zgody, ale aż 31% osób nie ma zdania. Najrzadziej wskazywane były odpowiedzi „nie korzystam z komunikacji”, które nie przekraczają 4% w żadnej kategorii.

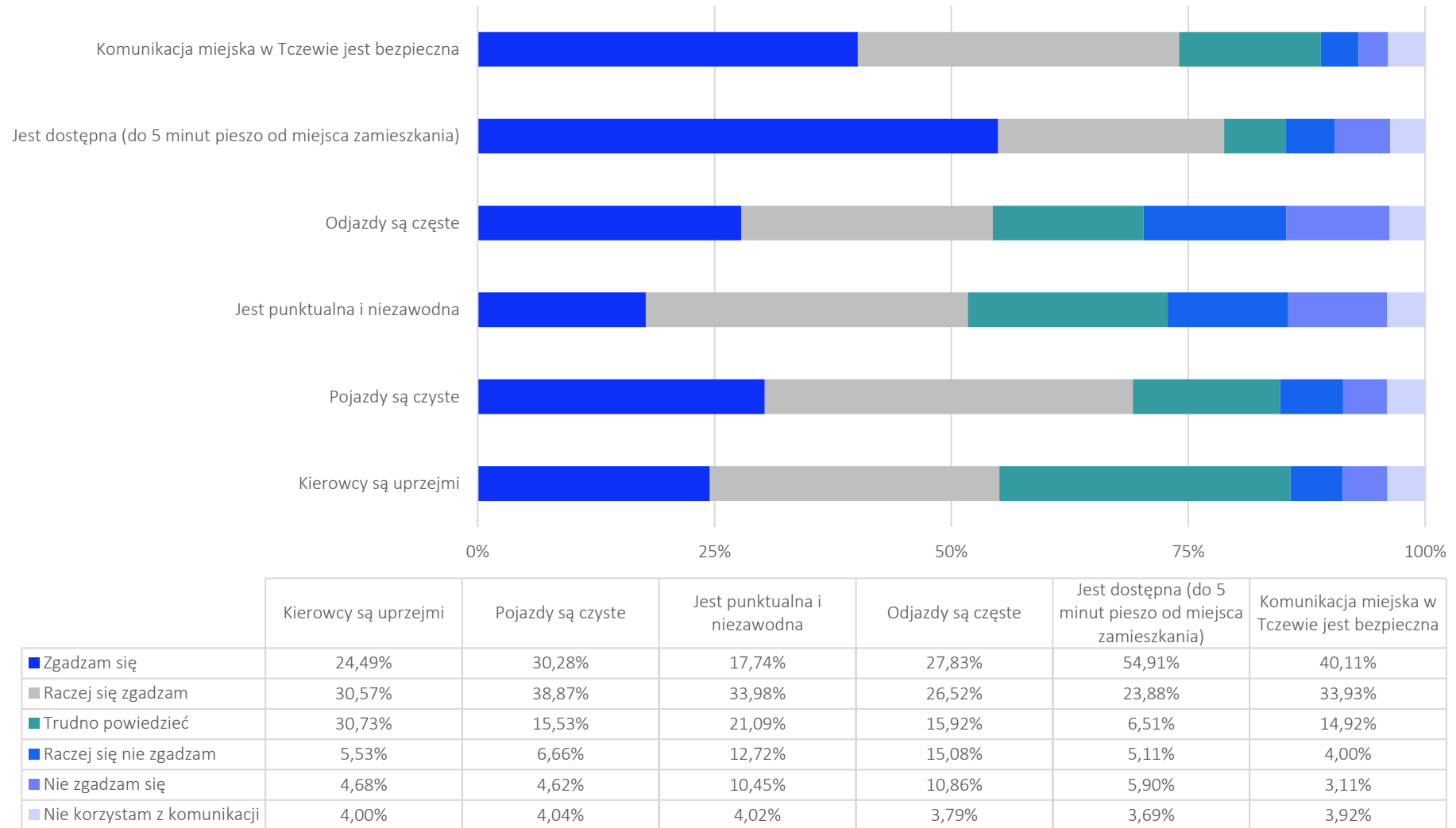
Wykres 20. Jak ocenia Pani/Pan poziom zadowolenia z poniższych form transportu oraz elementów infrastruktury w Tczewie?



	Komunikacja miejska w Tczewie (autobusy miejskie)	Połączenia kolejowe do Trójmiasta	Warunki dla rowerzystów przy węźle przesiadkowym (np. parking, ścieżki, bezpieczeństwo)
■ Zadowolony/-a	30,82%	29,67%	17,03%
■ Raczej zadowolony/-a	43,12%	37,83%	24,09%
■ Nie mam zdania	8,29%	8,83%	16,70%
■ Raczej niezadowolony/-a	8,48%	7,40%	7,75%
■ Niezadowolony/-a	4,66%	2,87%	3,85%
■ Nie korzystam	4,63%	13,40%	30,57%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 21. Na podstawie Pani/Pana doświadczeń jako pasażera, prosimy o ocenę poniższych aspektów komunikacji miejskiej w Tczewie:



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Ostatnie dwa pytania ankiety koncentrują się na oczekiwaniach mieszkańców wobec komunikacji miejskiej w Tczewie – zarówno w zakresie priorytetowych zmian, jak i barier ograniczających dostęp do usług.

Wykres 22 pokazuje, że respondenci **najczęściej** wskazują **potrzebę zwiększenia liczby kursów autobusów** – tak odpowiedziało 31% osób. Na drugim miejscu znalazło się **lepsze dopasowanie rozkładu jazdy do obecnych potrzeb pasażerów** (ok. 19%), a na trzecim brak potrzeby zmian (ok. 12%).

Kolejne priorytety to zwiększenie częstotliwości kursów w weekendy i wieczorami (11%) oraz wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych (8%). Rzadziej wskazywano zmianę tras linii (5%), zwiększenie liczby przystanków (4%) i liczby miejsc w pojazdach (3%). Odpowiedzi „inne” pojawiły się w 8% przypadków.

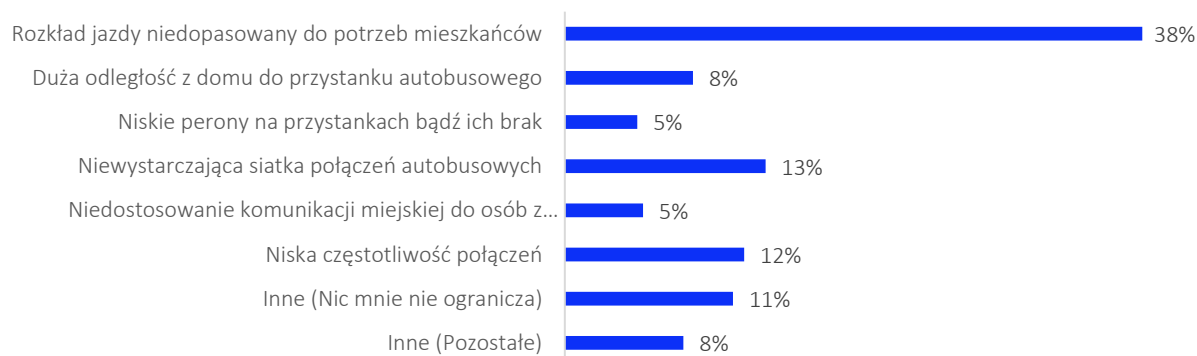
Natomiast najczęściej wskazywaną barierą jest **niedopasowany rozkład jazdy** – aż 38% respondentów uznało go za główny problem. Na drugim miejscu znalazła się **niewystarczająca siatka połączeń** (13%), a na trzecim **niska częstotliwość kursów** (12%). Pozostałe czynniki mają mniejsze znaczenie: duża odległość do przystanku (8%), niskie perony lub ich brak (5%) oraz niedostosowanie komunikacji do osób z niepełnosprawnościami (5%). Odpowiedzi „inne” pojawiły się w 8% przypadków, a 11% osób stwierdziło, że nic ich nie ogranicza.

Wykres 22. Co Pani/Pana zdaniem należy zmienić priorytetowo w komunikacji miejskiej w Tczewie?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 23. Co Pani/Pana zdaniem ogranicza dostęp do komunikacji miejskiej w Tczewie?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

7.1. REALIZACJA POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH

W tabeli poniżej zostały przedstawione postulaty, które planuje się zrealizować w celu poprawy oceny, a także podwyższenia standardu dostępnych usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 12 Požadany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r.

Postulat przewozowy	Požadany przejaw realizacji do 2030 r.
Prędkość	• zoptymalizowanie czasu przesiadek w węzłach przesiadkowych (skrócenie dróg przejścia, skoordynowanie rozkładów jazdy), • skrócenie rozkładowych czasów przejazdu – adekwatnie do możliwości zapewnianych przez zmodernizowany tabor autobusowy oraz zmodernizowaną infrastrukturę, • wprowadzenie priorytetów dla transportu miejskiego w ruchu ulicznym, w szczególności na odcinkach podatnych na kongestię ruchu, w oparciu o badania z zakresu inżynierii ruchu drogowego,
Wygoda	• stosowanie wygodnych foteli w pojazdach, uwzględniających nie tylko wymogi wandaloodporności, ale i ergonomii oraz wygody podróży (miętkość), • poprawa standardu obsługi pasażerów, uzyskana poprzez zwiększenie kultury pracy kierowców – przeprowadzenie szkoleń dla kierowców z zakresu obsługi klienta, radzenia sobie ze stresem i postępowania w sytuacjach konfliktowych, • dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb pasażerów – w zakresie peronów, dojść do nich od ciągów pieszych, wyposażenie w wiaty, ławki i zatoki, modernizacje nawierzchni przystanków oraz ich ewentualne korekty lokalizacji, • wyposażenie pojazdów w dodatkowe urządzenia zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, w tym w monitoring wizyjny oraz ładowarki USB,
Bezpośredniość	• zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta lub pasażerów komunikacji miejskiej, • zapewnienie połączeń bezpośrednich w relacjach łączących najważniejsze źródła i cele podróży, określonych na podstawie badań i analiz potoków pasażerskich,
Dostępność	• utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków/km², • systematyczne zwiększanie udziału przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe,

Postulat przewozowy	Pożądany przejaw realizacji do 2030 r.
	- podwyższenie konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do indywidualnego – poprzez zmniejszenie dostępności centrum Tczewa dla motoryzacji indywidualnej (restrykcje w ruchu i opłaty parkingowe), - przebudowa wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji miejskiej, - obejmowanie obsługą komunikacyjną nowych obszarów zurbanizowanych
Częstotliwość	- co najmniej utrzymanie obecnej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach autobusowych - zapewnianie rytmicznej obsługi całego obszaru objętego siecią połączeń tczewskiej komunikacji miejskiej (przestrzeganie ustalonego standardu częstotliwości uznawanego za niezbędne minimum obsługi komunikacyjnej
Niezawodność	- utrzymanie wskaźnika realizacji rozkładu jazdy, mierzonego liczbą wykonanych kursów, na poziomie powyżej 99,9%, - postoje wyrównawcze w wymiarze zapewniającym możliwość wykonania kolejnego kursu zgodnie z rozkładem jazdy (niwelujące w całości opóźnienie z trasy), - obsługa sieci komunikacyjnej pojazdami nie starszymi niż 10-letnie (średnio) i wyposażonymi w normę emisji spalin EURO 6.
Punktualność	- udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min do 10%, - całkowity brak kursów przyspieszonych powyżej 1 min, - wykorzystanie systemów GPS/ITS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu (wydłużanie lub skracanie czasów przejazdów na odcinkach sieci ulicznej o zmiennych warunkach ruchowych, z uwzględnieniem zmienności czasu przejazdu w różnych porach doby), - intensyfikacja kontroli punktualności usług świadczonych przez operatora,
Rytmiczność	utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii.
Informacja o usługach	- funkcjonowanie informacji internetowej o usługach transportu miejskiego, regionalnego i kolejowego wraz z profesjonalną wyszukiwarką połączeń obejmującą wszystkie rodzaje transportu, po doprowadzeniu do skoordynowania rozkładów jazdy w węźle przesiadkowym, - funkcjonowanie dynamicznej informacji przystankowej w Transportowym Węźle Integracyjnym i wybranych przystankach w osiedlach mieszkaniowych oraz w centrum, - kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego i kolejowego w węzłach przesiadkowych.

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Tczewie

W kolejnej umowie z operatorem autobusy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Tczewa, powinny spełniać następujące wymogi wyposażenia:

- niska podłoga w całym pojeździe;
- pełna klimatyzacja przedziału pasażerskiego oraz sterowana niezależnie klimatyzacja kabiny kierowcy;
- monitoring całego przedziału pasażerskiego z rejestracją obrazu w wysokiej rozdzielczości i pojemnością nośnika zapisu co najmniej 30 dni (kasowanie poprzez nadpisywanie plików filmowych) oraz kamera toru jazdy;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek jazdy – wewnętrzne i zewnętrzne, wykonane w technologii energooszczędnej, z zapewnieniem maksymalnej czytelności;
- ręcznie odkładane platformy ułatwiające wjazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;
- system przykłąku przystankowego, polegający na obniżeniu prawej strony pojazdu przy otwartych drzwiach na przystanku o około 6-7 cm;
- stosowanie jednolitych barw miejskich oraz standaryzacji numerów taborowych pod względem ich zakresów, umieszczania na karoserii i stosowanego kroju pisma;
- stosowanie akustycznych zapowiedzi przystanków, a docelowo również na zewnątrz w pojazdach dojeżdżających na przystanek (jako opcja);
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach informacji dynamicznej, umieszczonych na przystankach.

Istotną częścią systemu publicznego transportu zbiorowego jest infrastruktura przystankowa. Należy dążyć do stałej modernizacji infrastruktury przystankowej – w celu poprawy standardów oczekiwania, szczególnie podczas złych warunków atmosferycznych oraz poprawy bezpieczeństwa, a także funkcjonalności, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Do 2029 r. zakłada się, że 3/4 przystanków zostanie wyposażonych w wiaty z ławkami i osłonami od wiatru i deszczu oraz z koszami na odpadki. Jednocześnie, perony przystankowe zostaną dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a wszelkie bariery architektoniczne, także w dojazdach do przystanków – zostaną usunięte.

7.2. UWZGLĘDNIENIE W STANDARDZIE USŁUG ASPEKTU OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Problem na terenie miasta Tczewa stanowią zanieczyszczenia pochodzące ze źródeł komunikacyjnych. W przypadku emisji komunikacyjnej źródła emisji znajdują się na wysokości kilkunastu bądź kilkudziesięciu centymetrów nad ziemią, co oznacza, że stanowią one istotne zagrożenie dla lokalnej jakości powietrza. Sprawia to, że emisje z transportu są w szczególności szkodliwe w obszarach zurbanizowanych.

Planowane jest wspieranie takich rozwiązań z zakresu organizacji transportu oraz szeroko rozumianej techniki i technologii, które mają pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska naturalnego i ograniczenie poziomu emitowanego hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych oraz krajowych standardów i wymogów ekologicznych – poprzez jej rozbudowę

i modernizację. Istotne z punktu widzenia ochrony środowiska naturalnego są działania mające na celu sukcesywne, regularne wymianę taboru przez operatorów, także poprzez wycofywanie z ruchu pojazdów spełniających najniższe z norm emisji spalin.

Wymiana taboru, oprócz poprawy stanu bezpieczeństwa, komfortu podróży i obniżenia wielkości zanieczyszczeń powietrza oraz gleby, wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez autobusy.

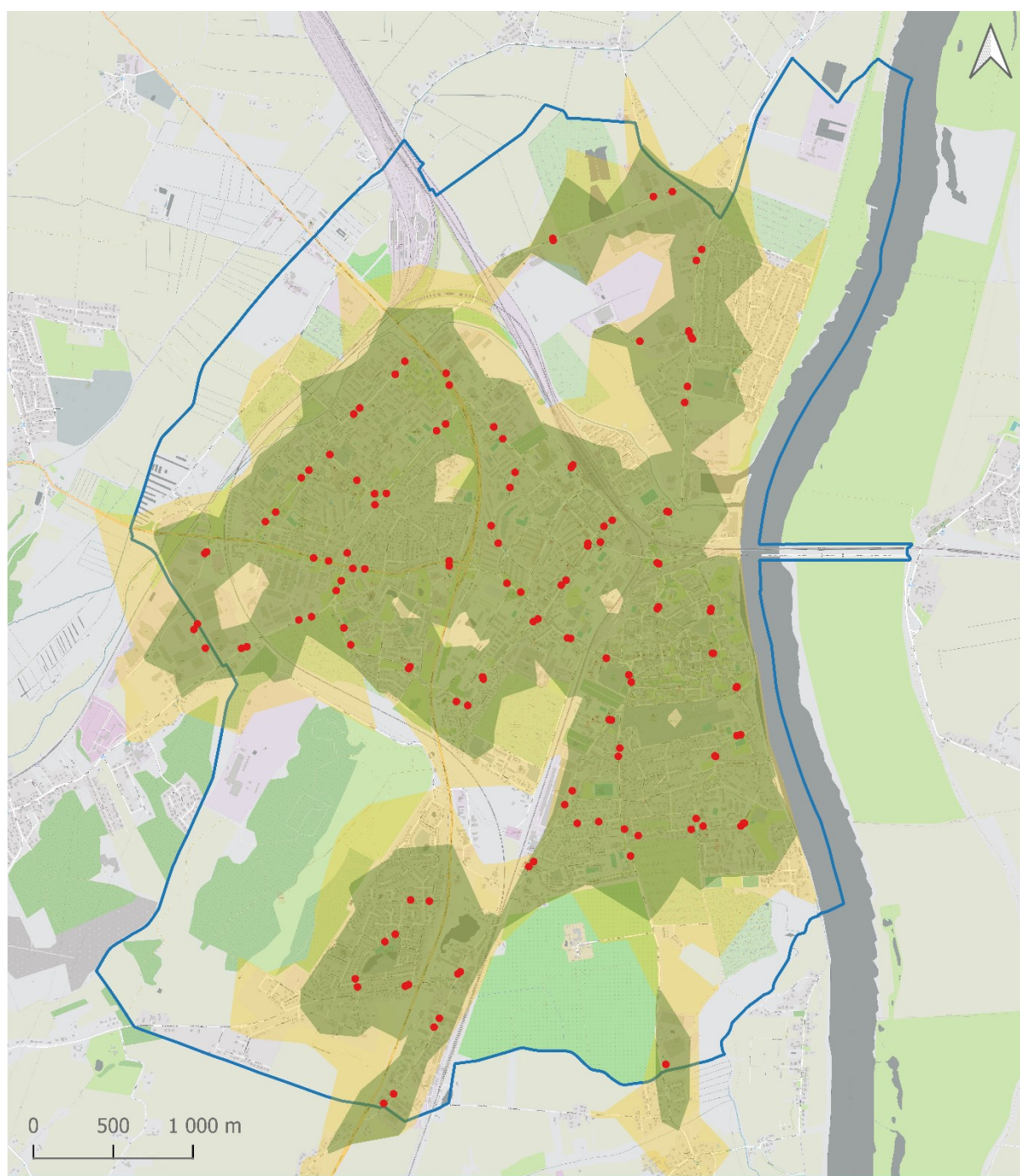
Problem poziomu dopuszczalnej emisji spalin w wybranych strefach ośrodków miejskich jest coraz częściej normowany przez regulacje unijne. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu tworzone są specjalne strefy obejmujące obszary śródmiejskie, do których możliwość wjazdu mają wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednio wysokie normy EURO. Do innych proekologicznych rozwiązań, mających zastosowanie w taborze eksploatowanym przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, zaliczono między innymi wykorzystywanie taboru napędzanego udoskonalonymi formami paliw, np. gazem ziemnym czy biopaliwami, lub też zasilanego energią elektryczną pochodzącą z akumulatorów lub wodorowych ogniw paliwowych. Stosuje się również formy pośrednie (mieszane) – hybrydowe. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

Dlatego w przyszłości pojazdy obsługujące komunikację miejską w Tczewie powinny spełniać normę przynajmniej EURO 6 lub wykorzystywać napędy inne niż wykorzystujące olej napędowy.

7.3. DOSTĘPNOŚĆ INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach polskich za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1000 m, co w przeliczeniu odpowiada 6-12 minutom na dojście, przy założeniu, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza. Dodatkowo budowa parkingów typu Bike+Ride poprawia dostępność oraz podnosi standard przystanku. Na poniższej mapie przedstawiono izochrony dojścia pieszo do przystanków na obszarze Tczewa.

Mapa 9. Izochrony dojścia pieszo do przystanków



Izochrony dojścia pieszo do przystanków

■ czas dostępu krótszy niż 5 minut pieszo

■ czas dostępu krótszy niż 10 minut pieszo

• przystanki autobusowe

□ granice miasta

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

8. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

Finansowanie przewozów transportu publicznego odbywa się na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej). W Tczewie finansowanie odbywa się na podstawie rekompensaty wypłacanej operatorowi z budżetu miasta Tczewa na pokrycie kosztów realizacji świadczenia usług przewozowych. Sposobem finansowania publicznej komunikacji zbiorowej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego, co może mieć miejsce w przypadku zakupionych autobusów z funduszy zewnętrznych. W latach 2022-2025 można zaobserwować wzrost wynagrodzenia dla operatora z 6,47 mln zł w 2022 roku do planowanych 18,39 mln zł w 2025 roku, co jest wynikiem wzrostu pracy eksploatacyjnej, jak i pokrycia utraconych przychodów z biletów z tytułu wprowadzenia darmowej komunikacji miejskiej we wrześniu 2023 roku. Wartość usług przewozowych w kolejnych latach będzie zależna od wyniku wyboru operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego od 2026 roku. Roczna wartość wynagrodzenia dla operatora w dużym stopniu jest uzależniona od wzrostu płac dla pracowników, wahań cen paliw, długości kontraktu, jak i przyjętego standardu świadczonych usług.

Tabela 13 Finansowanie usług transportu publicznego w Tczewie w latach 2022-2024 oraz plan na 2025 r. [tys. zł]

Rok	Praca eksploatacyjna [tys. wozkm]	Wynagrodzenie dla operatora [zł]
2022	1 333,85	6 470 132,00 zł
2023	1 368,14	12 381 166,16 zł
2024	1 439,77	17 803 035,82 zł
2025 (plan)	1 448,74	18 392 810,00 zł

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Tczewie

9. SIEĆ KOMUNIKACYJNĄ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Planowana sieć komunikacyjna publicznego miejskiego transportu zbiorowego w ramach planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Tczewa, obejmuje wszystkie linie autobusowej komunikacji miejskiej na obszarze tego miasta.

9.1. ANALIZA DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH ORAZ OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

9.1.1 METODYKA

Celem analizy jest ocena dostępności mieszkańców do przystanków komunikacji zbiorowej oraz oferty komunikacji miejskiej, a wyniki mają umożliwić identyfikację obszarów o niewystarczającej dostępności w stosunku do liczby mieszkańców. Pozwoli to na lepszą optymalizację rozkładów jazdy oraz planowanie nowych przystanków czy linii autobusowych.

Metodyka opiera się na założeniach metodyki Adama Moleckiego oraz Janusza Wocha², która definiuje wskaźnik **postrzegania dostępności do kursów (WPK)**. Wskaźnik ten ocenia równomierność rozkładu kursów w czasie, co jest kluczowe dla odczuwanej jakości komunikacji zbiorowej. Wartość wskaźnika mieści się w przedziale od 0 do 1, gdzie 1 oznacza idealnie równomierny rozkład kursów. Na podstawie WPK obliczana jest **Liczba Postrzeganych Kursów (LPK)**, która odzwierciedla faktyczną dostępność w odczuciu pasażera. Wskaźnik ten pozwala określić, ile kursów jest realnie „dostrzeganych” przez użytkowników, biorąc pod uwagę ich rozłożenie w czasie.

LPK została wyliczona dla każdego przystanku PTZ w Tczewie, w ujęciu dobowym bez rozróżnienia na linie, na podstawie rozkładów jazdy dla dnia roboczego (14.10.2025 r.), soboty (18.10.2025 r.) oraz niedzieli (19.10.2025 r.). W celu lepszego zobrazowania wyników analizy, wartość LPK podzielono przez liczbę 16, odpowiadającą uśrednionym godzinom funkcjonowania komunikacji miejskiej (06:00–22:00), aby otrzymać liczbę postrzeganych kursów w ujęciu godzinowym (LPK/h). Następnie opracowano czterostopniową **skalę dostępności**, gdzie x oznacza liczbę postrzeganych kursów na godzinę:

- **bardzo dobra** – $x > 6$
- **dobra** – $3 < x \leq 6$
- **dostateczna** – $1 < x \leq 3$
- **niedostateczna** – $x \leq 1$

² Źródło: Woch, J., Molecki, A. Number of remarkable courses as a measure of level of inhabitant's transport service standard. Silesian University of Technology. Dostępne online: https://delibra.bg.polsl.pl/Content/27556/BCPS_31212_-_Number-of-remarkable_0000.pdf.

Jednocześnie, wygenerowano 5-minutowe izochrony dojścia do każdego przystanku komunikacji miejskiej w Tczewie, na podstawie siatki dróg i chodników. Izochrony te pozwoliły przypisać ocenę dostępności do każdego budynku mieszkalnego w mieście. Budynkom, które znalazły się poza zasięgiem 5-minutowych izochronów, przypisano kategorię „**brak przystanku w odległości do 5 minut**”. Dodatkowo, dla każdego budynku mieszkalnego określono liczbę mieszkańców na podstawie wykazu ilościowego osób zameldowanych na stałe, według stanu na dzień 27.10.2025 r. Łączna liczba osób zameldowanych w Tczewie wynosi 50 822.

Na podstawie opisanej metodyki opracowano trzy **warianty oceny dostępności zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej**, odpowiadające różnym dniom tygodnia:

- dzień roboczy;
- sobota;
- niedziela.

Dodatkowo, opracowano wariant przyszłościowy, który pokazuje **dostępność nowych obiektów budowlanych do oferty komunikacji miejskiej** na podstawie wydanych zezwoleń na budowę w latach 2019-2024³. Nowe obiekty budowlane to budynki mieszkalne, a także generatory ruchu, takie jak obiekty handlowe czy ośrodki pracy.

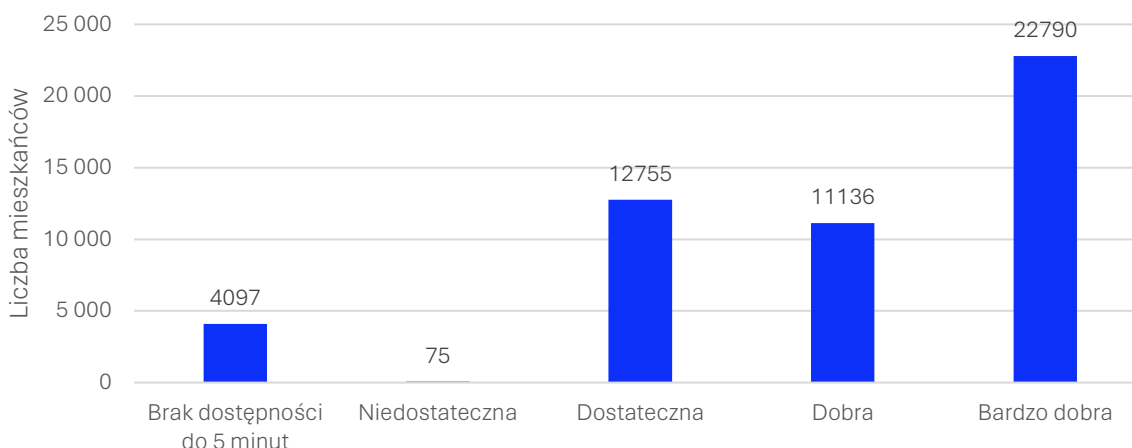
9.1.2 DOSTĘPNOŚĆ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W DZIEŃ ROBOCZY

Wyniki ilościowe analizy dla wariantu w dzień roboczy na pokazują, że najwięcej osób mieszka w odległości do 5 minut od przystanku z bardzo dobrą dostępnością, czyli z liczbą postrzeganych kursów większą niż 6 na godzinę. W tej kategorii znajduje się niespełna 23 000 mieszkańców Tczewa (45% wszystkich osób zameldowanych na stałe w Tczewie). W kategorii „dobra”, obejmującej dostępność od 3 do 6 postrzeganych kursów na godzinę, znajduje się około 11 000 mieszkańców (22%). W kolejnej kategorii „dostateczna” mieszkańcy mają dostęp do 1–3 postrzeganych kursów na godzinę – to niespełna 13 000 osób (25%).

Zdecydowanie najmniejszy udział ma kategoria „niedostateczna” (1 lub mniej postrzeganych kursów na godzinę), w której znajduje się mniej niż 100 mieszkańców. Natomiast poza 5-minutowym zasięgiem dojścia do przystanku mieszka około 4 000 osób (8%). Biorąc pod uwagę powyższe wyniki, należy ocenić, iż zdecydowana większość mieszkańców miasta posiada co najmniej dostateczny poziom dostępu do PTZ. Kluczowe jest także dostrzeżenie, że największy udział w wynikach ma grupa, do której przypisano wartość „bardzo dobrą”, co dodatkowo podkreśla pozytywny wynik analizy.

³ Źródło: Główny Urząd Nadzoru Budowlanego

Wykres 24. Dostępność mieszkańców do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w dzień roboczy



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

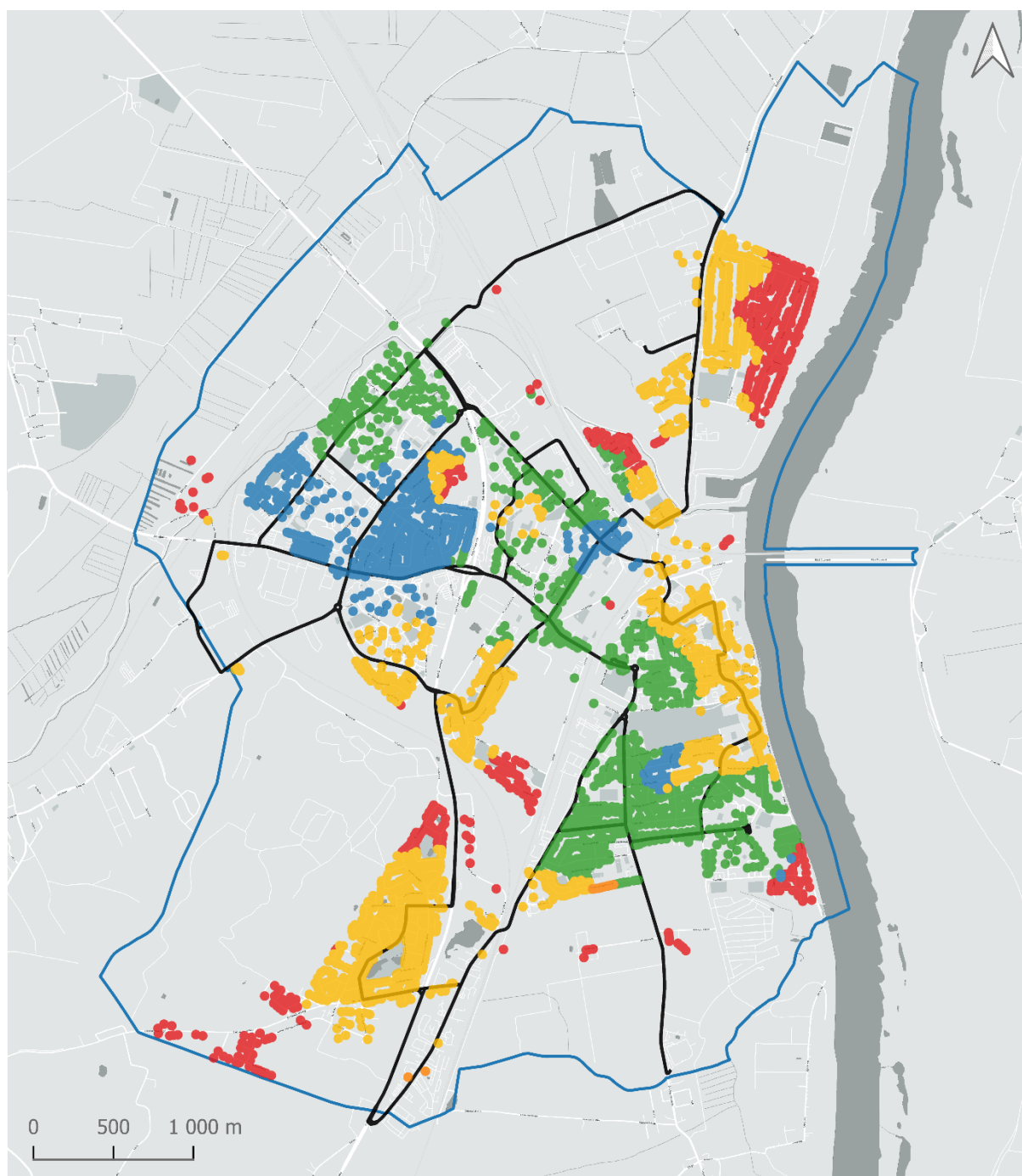
Mapa 10 przedstawia dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w dzień roboczy. Widoczne jest na niej wyraźne zróżnicowanie dostępności w poszczególnych częściach miasta.

Obszary z bardzo dobrą i dobrą dostępnością obejmują przede wszystkim centralny obszar miasta oraz osiedla Suchostrzygi, Czyżykowo i Prątnica. Z kolei obszary z oceną dostateczną, czyli miejsca, w których częstotliwość kursów mogłaby zostać wzmocniona, to m.in. osiedle Witosa, okolice ulicy Zamkowej, osiedle Staszica, osiedle Kolejarskie oraz osiedle Bajkowe. Natomiast obszary poza 5-minutowym zasięgiem dojazdu do przystanku, czyli miejsca, gdzie warto rozważyć poprawę dostępności poprzez dodanie nowych przystanków lub korektę tras, to m.in. zabudowa mieszkaniowa w okolicy ulicy Bartosza Głowackiego, ulicy Ceglarskiej, ulicy Wojciecha Kossaka, ulicy Świętopętka oraz znaczna część osiedla Staszica.

Dodatkowo, porównując wyniki analizy przestrzennej do **rozkładu gęstości zaludnienia** przedstawionego na Mapie 11, można zauważyć, że obszary o najwyższej gęstości zaludnienia (powyżej 150 osób/ha) w dużej mierze pokrywają się z rejonami o bardzo dobrej i dobrej dostępności komunikacji miejskiej, zlokalizowanymi w centralnej części miasta oraz na osiedlach Suchostrzygi i Czyżykowo. Jest to **pozytywne zjawisko, ponieważ zapewnia wysoką jakość obsługi w najbardziej zaludnionych obszarach**.

Jednocześnie w rejonie osiedla Witosa, okolic ulicy Zamkowej, osiedla Staszica oraz osiedla Kolejarskiego występują obszary o średniej gęstości zaludnienia (10–150 osób/ha), które znajdują się w strefie dostatecznej dostępności lub poza 5-minutowym zasięgiem dojazdu do przystanku. Najniższa gęstość zaludnienia (poniżej 10 osób/ha) występuje głównie na obrzeżach miasta. Jednak w niektórych obszarach, takich jak osiedle Staszica, osiedle Witosa czy ulica Świętopętka, gdzie gęstość zaludnienia jest wyższa, dostępność komunikacji miejskiej pozostaje ograniczona. Wskazuje to na potrzebę rozważenia poprawy oferty przewozowej w tych rejonach.

Mapa 10. Dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w dzień roboczy

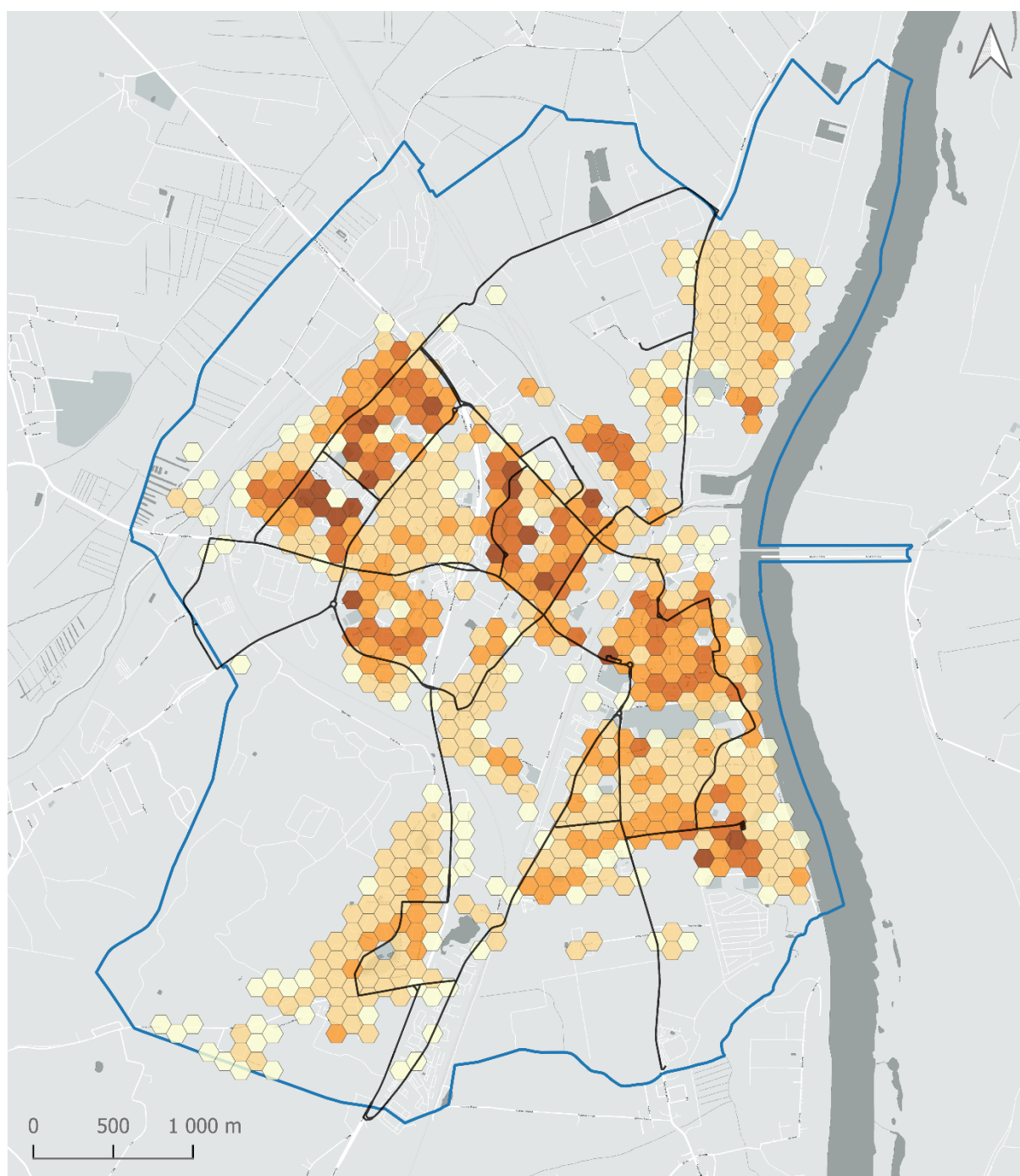


Dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie (pn-pt)

- | | |
|--|---|
| ■ Brak przystanku w odległości do 5 minut | ■ Dobra ($3 < x \leq 6$) |
| ■ Niedostateczna ($x \leq 1$) | ■ Bardzo dobra ($x > 6$) |
| ■ Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | — Sieć komunikacji miejskiej w Tczewie |
- x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 11. Szacowana gęstość zaludnienia miasta Tczew [os./ha]



Szacowana gęstość zaludnienia [os./ha]

< 10,0

50,1 - 150,0

> 300,1

10,1 - 50,0

150,1 - 300,0

— Sieć komunikacji miejskiej w Tczewie

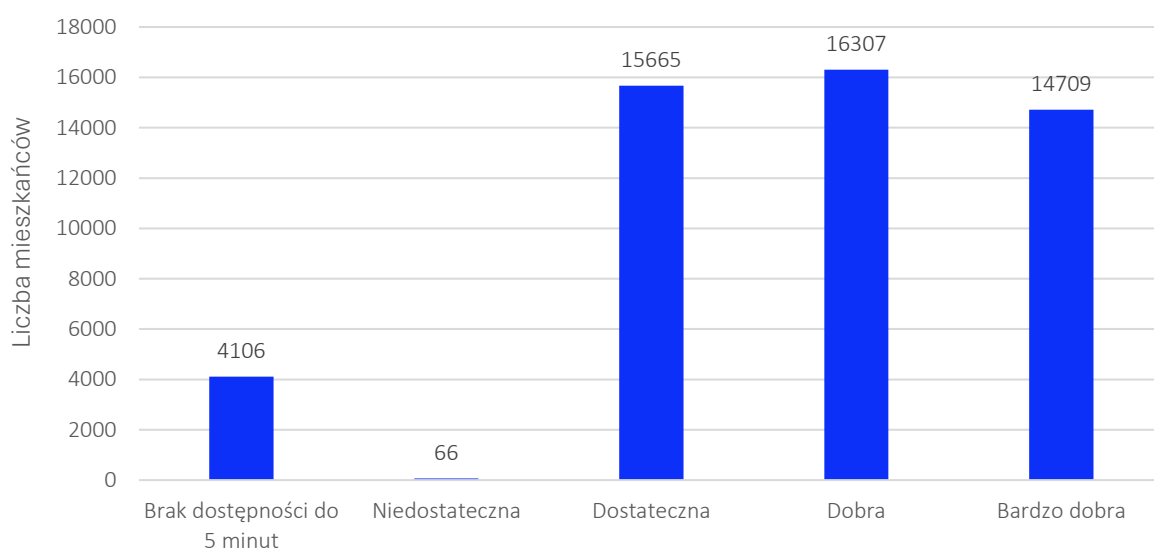
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.1.3 DOSTĘPNOŚĆ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W SOBOTĘ

W sobotę rozkład dostępności komunikacji miejskiej w Tczewie jest wyraźnie inny niż w dzień roboczy. Największa grupa mieszkańców znajduje się w kategorii „dobra”, czyli w zasięgu przystanków oferujących od 3 do 6 postrzeganych kursów na godzinę. Do tej grupy należy ponad 16 000 osób, co stanowi 32% wszystkich osób zameldowanych na stałe w Tczewie. Drugą co do wielkości kategorią jest „dostateczna” dostępność (1–3 kursy na godzinę), w której znajduje się 15 665 osób (31%), czyli o około 3 000 osób więcej niż w dni robocze. „Bardzo dobra” dostępność (więcej niż 6 kursów na godzinę), w której znajduje się niespełna 15 000 mieszkańców (29%). Kategoria „niedostateczna” pozostaje marginalna – 66 osób. Natomiast poza 5-minutowym zasięgiem dojazdu do przystanku znajduje się około 4 100 mieszkańców (8%), praktycznie tyle samo co w dni robocze.

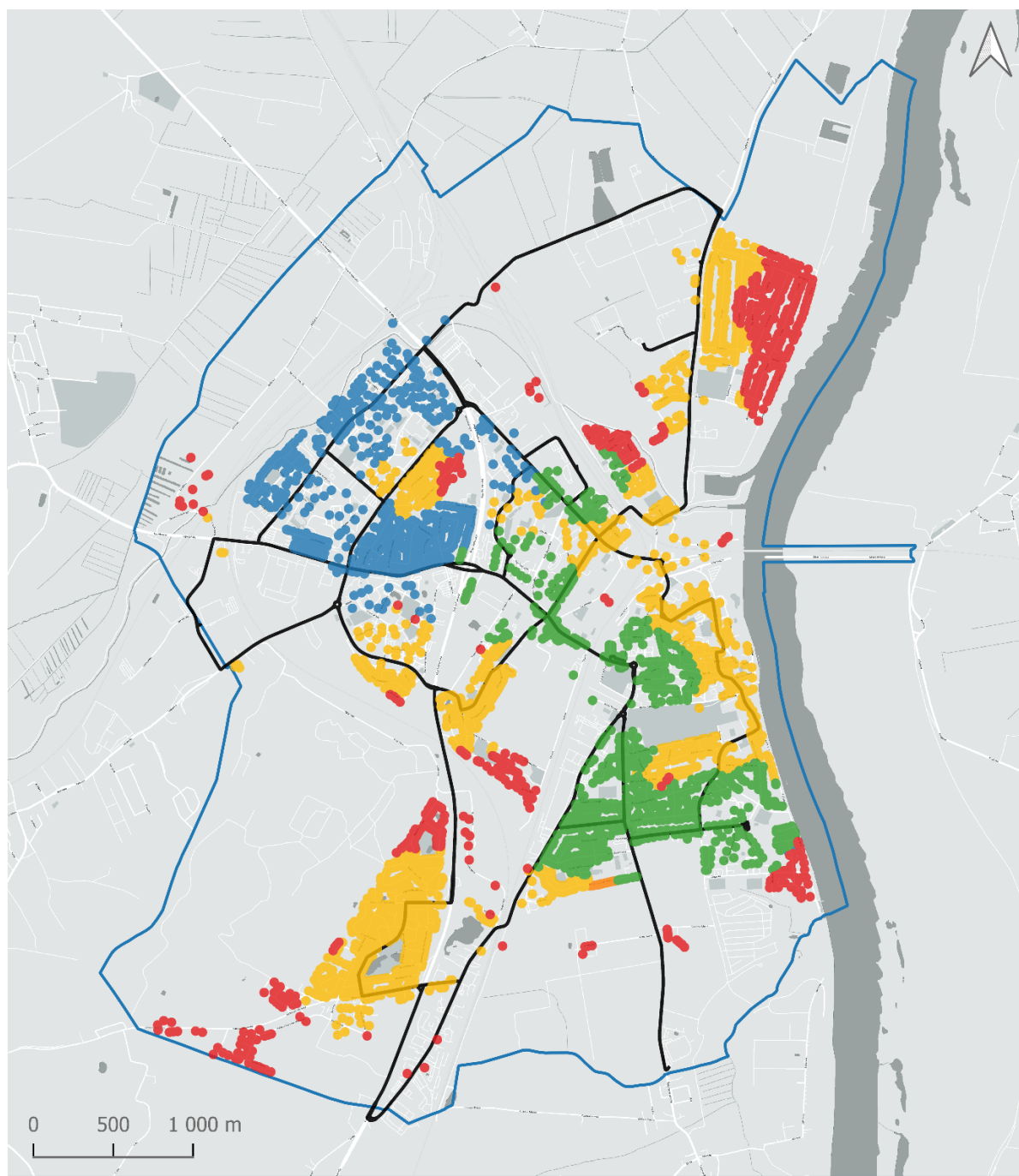
Analiza wskazuje, że zdecydowana większość mieszkańców ma zapewniony co najmniej dostateczny poziom dostępności do komunikacji zbiorowej. W przeciwieństwie do dni roboczych, w sobotę nie występuje wyraźnie dominująca kategoria – udziały „dostatecznej”, „dobrej” i „bardzo dobrej” dostępności są zbliżone, co odzwierciedla mniejszą liczbę kursów w rozkładzie sobotnim niż w dni powszednie.

Wykres 24. Dostępność mieszkańców do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w sobotę



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 12. Dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w sobotę



Dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie (sobota)

■ Brak przystanku w odległości do 5 minut

■ Niedostateczna ($x \leq 1$)

■ Dostateczna ($1 < x \leq 3$)

■ Dobra ($3 < x \leq 6$)

■ Bardzo dobra ($x > 6$)

— Sieć komunikacji miejskiej w Tczewie

x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 12 przedstawia rozmieszczenie dostępności zabudowy mieszkaniowej do komunikacji miejskiej w Tczewie w sobotę. W porównaniu z dniem roboczym widoczna jest zmiana struktury dostępności – obszary o najwyższej częstotliwości kursów (kolor zielony – „bardzo dobra”) są mniej rozległe, choć nadal obejmują centralną część miasta oraz osiedle Czyżykowo. Znacznie większy udział mają strefy oznaczone kolorem niebieskim („dobra” dostępność), które w sobotę rozciągają się na osiedle Suchostrzygi oraz Prątnica.

Kolor żółty („dostateczna” dostępność) jest bardziej widoczny niż w dni robocze – obejmuje m.in. część osiedla Prątnica, osiedle Witosza, okolice ulicy Zamkowej, osiedle Staszica, osiedle Kolejarskie oraz osiedle Bajkowe. To potwierdza spadek częstotliwości kursów w sobotnim rozkładzie jazdy. Obszary poza 5-minutowym zasięgiem dojazdu do przystanku (czerwony) pozostają w podobnych lokalizacjach jak w dni robocze – głównie w rejonie ulic Bartosza Głowackiego, Ceglarskiej, Wojciecha Kossaka, Świętopętka oraz na części osiedla Staszica.

Podsumowując, **sobotni układ dostępności nie wskazuje wyraźnej dominacji kategorii „bardzo dobra”**, a większy udział stref „dobra” i „dostateczna” odzwierciedla mniejszą liczbę kursów w sobotnim rozkładzie jazdy.

9.1.4 DOSTĘPNOŚĆ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W NIEDZIELĘ

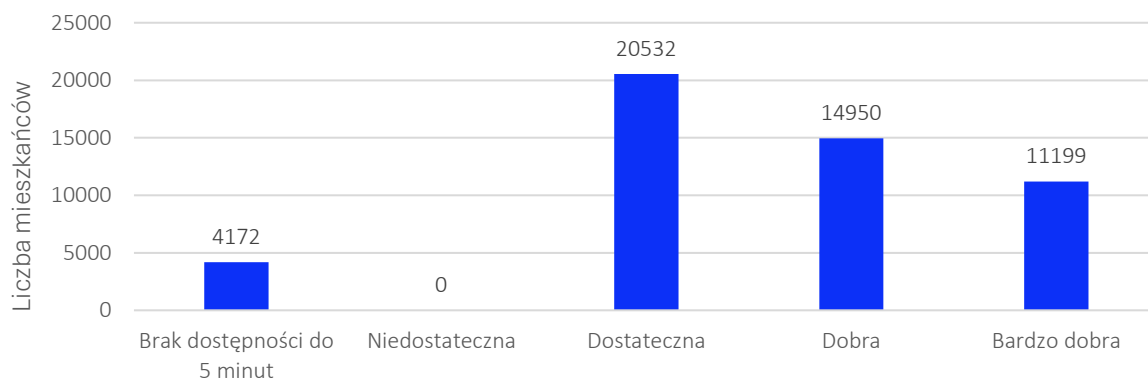
Dla rozkładu jazdy w niedzielę, **największa grupa mieszkańców znajduje się w kategorii „dostateczna”**, czyli w zasięgu przystanków oferujących od 1 do 3 postrzeganych kursów na godzinę. W tej kategorii jest ponad 20 000 mieszkańców, co stanowi 32% wszystkich osób zameldowanych na stałe w Tczewie. To oznacza wyraźny wzrost w porównaniu z sobotą (31%) i dniem roboczym (25%).

Drugą co do wielkości grupą pozostaje kategoria „dobra” (3–6 kursów na godzinę), obejmująca blisko 15 000 mieszkańców (29%). Choć jest to mniej niż w sobotę (32%), nadal stanowi istotną część populacji. Kategoria „bardzo dobra” (więcej niż 6 kursów na godzinę) w niedzielę obejmuje ponad 11 000 osób (22%), co pokazuje niższą liczbę niż dla rozkładu sobotniego (29%) i znaczną różnicę w stosunku do dnia roboczego (45%).

„Niedostateczna” dostępność w niedzielę nie występuje, natomiast poza 5-minutowym zasięgiem dojazdu do przystanku pozostaje ponad 4 tys. mieszkańców, podobnie jak w pozostałych wariantach.

Podsumowując, wyniki analizy odzwierciedlają niższą częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej, czyli wzrost kategorii „dostateczna” oraz mniejszy udział kategorii „bardzo dobra”. Jednak, analiza dla wariantu niedzielnej wskazuje, że nadal **zdecydowana większość mieszkańców ma zapewniony co najmniej dostateczny poziom dostępności do komunikacji zbiorowej**.

Wykres 25. Dostępność mieszkańców do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w niedzielę



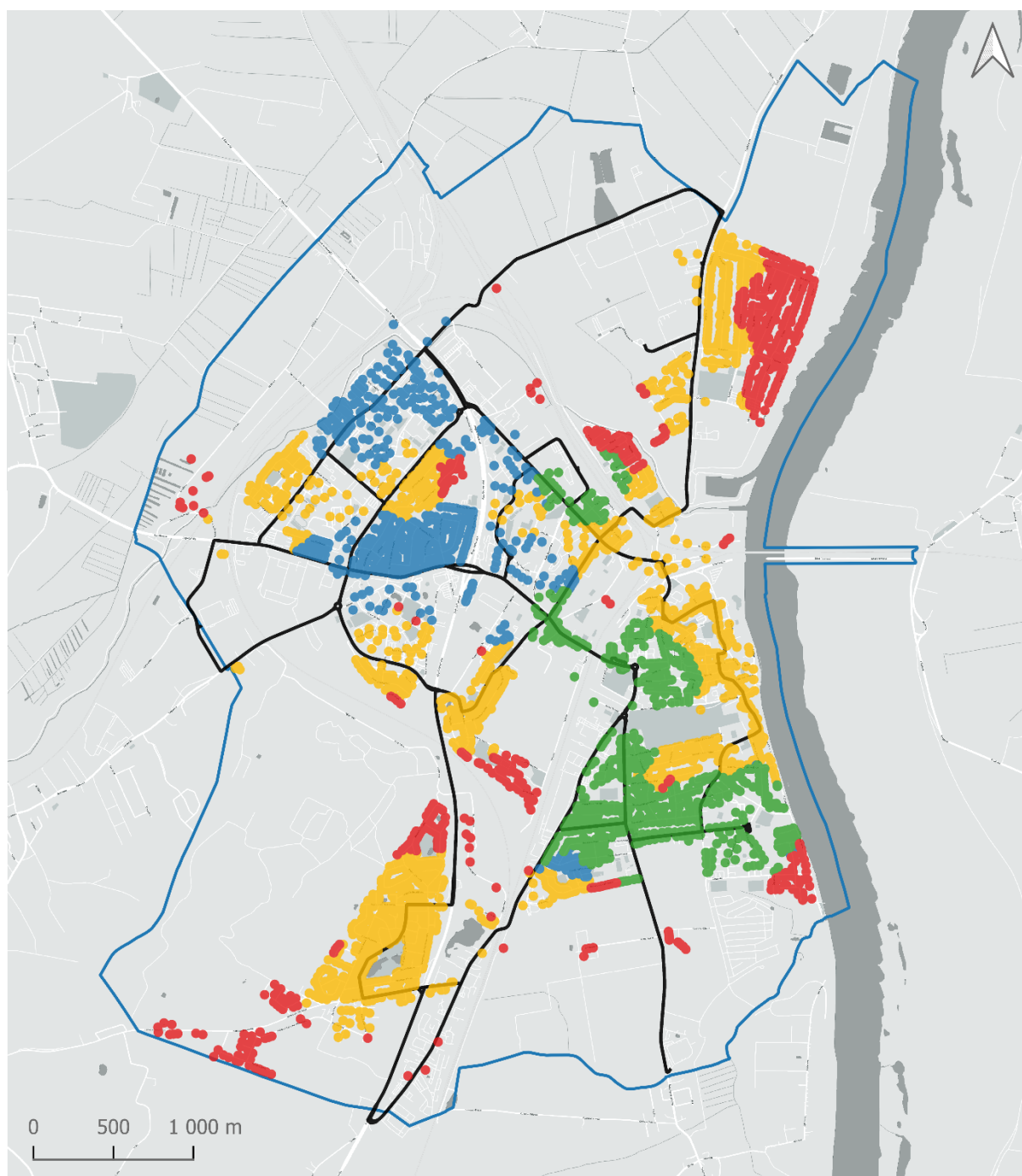
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 13 przedstawia dostępność zabudowy mieszkaniowej do komunikacji miejskiej w Tczewie w niedzielę. W porównaniu z dniem roboczym i sobotą widoczna jest redukcja obszarów o najwyższej częstotliwości kursów (kolor zielony – „bardzo dobra”). W niedzielę strefy te ograniczają się głównie do centralnej części miasta oraz osiedla Czyżykowo. Kolor niebieski („dobra” dostępność) obejmuje istotną część miasta, jednak jego zasięg jest nieco mniejszy niż w sobotę – skupia się przede wszystkim na obszarze osiedli Suchostrzygi i Prątnica.

W porównaniu do wcześniejszych wariantów, najbardziej widoczny jest wzrost udziału stref oznaczonych kolorem żółtym („dostateczna” dostępność), które dominują w wielu rejonach, w tym na osiedlu Witosza, Kolejarsz, Bajkowe, Staszica, ulicy Zamkowej, a także części osiedla Suchostrzygi i Prątnica. [To jednoznacznie wskazuje na zmniejszoną liczbę kursów w niedzielnym rozkładzie jazdy.](#)

Obszary poza 5-minutowym zasięgiem dojazdu do przystanku (czerwony) pozostają w podobnych lokalizacjach jak w poprzednich wariantach – głównie w rejonie ulic Bartosza Głowackiego, Ceglarskiej, Wojciecha Kossaka, Świętopetka oraz znacznej części osiedla Staszica.

Mapa 13. Dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w niedzielę



Dostępność zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie (niedziela)

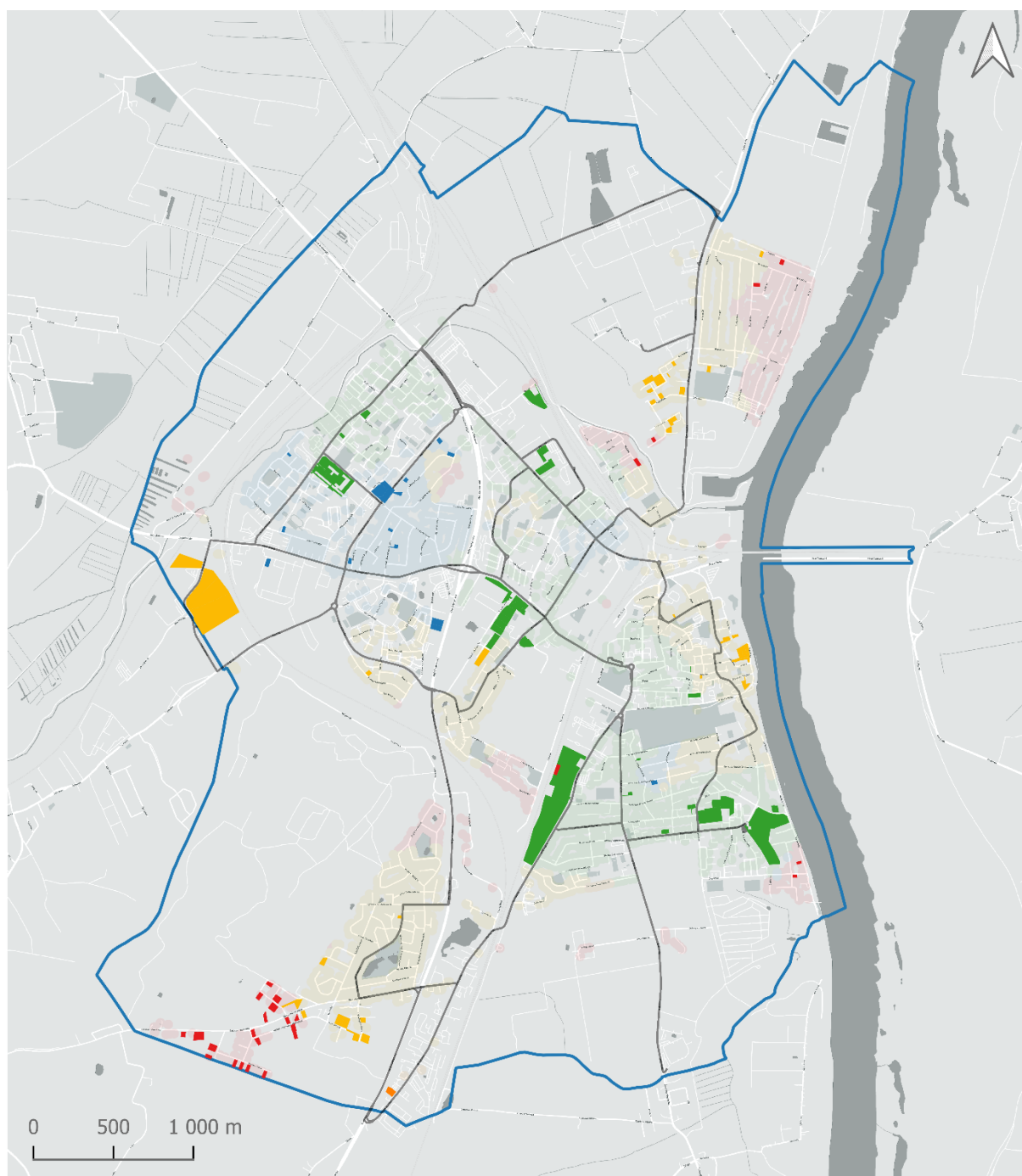
- | | |
|--|---|
| ■ Brak przystanku w odległości do 5 minut | ■ Dobra ($3 < x \leq 6$) |
| ■ Niedostateczna ($x \leq 1$) | ■ Bardzo dobra ($x > 6$) |
| ■ Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | — Sieć komunikacji miejskiej w Tczewie |
- x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.1.5 DOSTĘPNOŚĆ NOWYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE

Mapa 14 przedstawia dostępność nowych obiektów budowlanych do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie dla rozkładu w dzień roboczy, uwzględniając zezwolenia na budowę z lat 2019–2024. Większość nowych budynków mieszkalnych oraz generatorów ruchu (takich jak obiekty handlowe czy ośrodki pracy) znajduje się w strefach zapewniających co najmniej „dostateczną” dostępność, w tym wszystkie większe budynki. Jednocześnie w rejonie ulicy Bartosza Głowackiego widoczna jest koncentracja nowych zezwoleń na zabudowę mieszkaniową, które znajdują się poza 5-minutowym zasięgiem dojścia do przystanku (czerwony), co wskazują na potrzebę rozważenia poprawy oferty przewozowej w tym obszarze.

Mapa 14. Dostępność nowych obiektów budowlanych do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie w dni robocze



Dostępność nowych obiektów budowlanych do oferty komunikacji miejskiej w Tczewie (pn-pt)

- | | |
|--|---|
| ■ Brak przystanku w odległości do 5 minut | ■ Dobra ($3 < x \leq 6$) |
| ■ Niedostateczna ($x \leq 1$) | ■ Bardzo dobra ($x > 6$) |
| ■ Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | — Sieć komunikacji miejskiej w Tczewie |
- x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.2. ANALIZA MOŻLIWOŚCI ZMIANY SIECI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

9.2.1 USTALENIE MOŻLIWOŚCI URUCHOMIENIA NOWEJ LINII SIECI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ – POŁĄCZENIE OSIEDLI CZYŻYKOWO – WITOSA – DWORZEC PKP

Miasto Tczew przygotowało analizę dotyczące uruchomienia nowego połączenia autobusowego w Tczewie, łączącego osiedle Czyżykowo z osiedlem Witosa oraz Dworcem PKP, ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej mieszkańców osiedla. Planowane połączenie umożliwi wygodne przemieszczanie się między głównymi punktami miasta oraz znacząco poprawi dostęp do szkół podstawowych (obwodowych dla os. Witosa), usług publicznych, zakładów pracy i transportu kolejowego.

Obecnie w sieci komunikacji miejskiej mieszkańcy dla osiedla Witosa kursują linie okrężne nr 2 i 12, zapewniające bezpośredni dojazd do Dworca PKP. Dojazd do pętli Czyżykowo wymaga korzystania z przesiadek z linii nr 2/12 na pozostałe linie sieci, co wydłuża czas podróży i obniża komfort pasażerów. Stąd analiza przyjęła dwa założenia i trzy warianty:

- Likwidację linii nr 5 w obecnie kursującym schemacie tj. Czyżykowo – Suchostrzygi – Dworzec PKP
- Zastąpienie linii nr 5 zmodernizowaną trasą przy zachowaniu dotychczasowej częstotliwości kursowania we wszystkie dni tygodnia, w trzech wariantach:
 - wariant I - bezpośrednie połączenie osiedla Witosa do szkół podstawowych (SP1, SP10), Zespołu Szkół Technicznych, Zespołu Szkół Rzemieślniczych i Kupieckich, Strefy Przemysłowej przy ul. 30go Stycznia oraz Targowiska Miejskiego Manhattan.
 - Wariant II - bezpośrednie połączenie osiedla Witosa do szkół podstawowych (SP1, SP10), Zespołu Szkół Technicznych, Zespołu Szkół Rzemieślniczych i Kupieckich, Strefy Przemysłowej przy ul. 30go Stycznia oraz Targowiska Miejskiego Manhattan oraz zakładów strefy ekonomicznej przy ul. Malinowskiej i Stankiewicza.
 - Wariant III - bezpośrednie połączenie osiedla Witosa do szkół podstawowych (SP1, SP10), Zespołu Szkół Technicznych, Zespołu Szkół Rzemieślniczych i Kupieckich, Strefy Przemysłowej przy ul. 30go Stycznia oraz zakładów strefy ekonomicznej przy ul. Skarszewskiej, Malinowskiej i Stankiewicza.

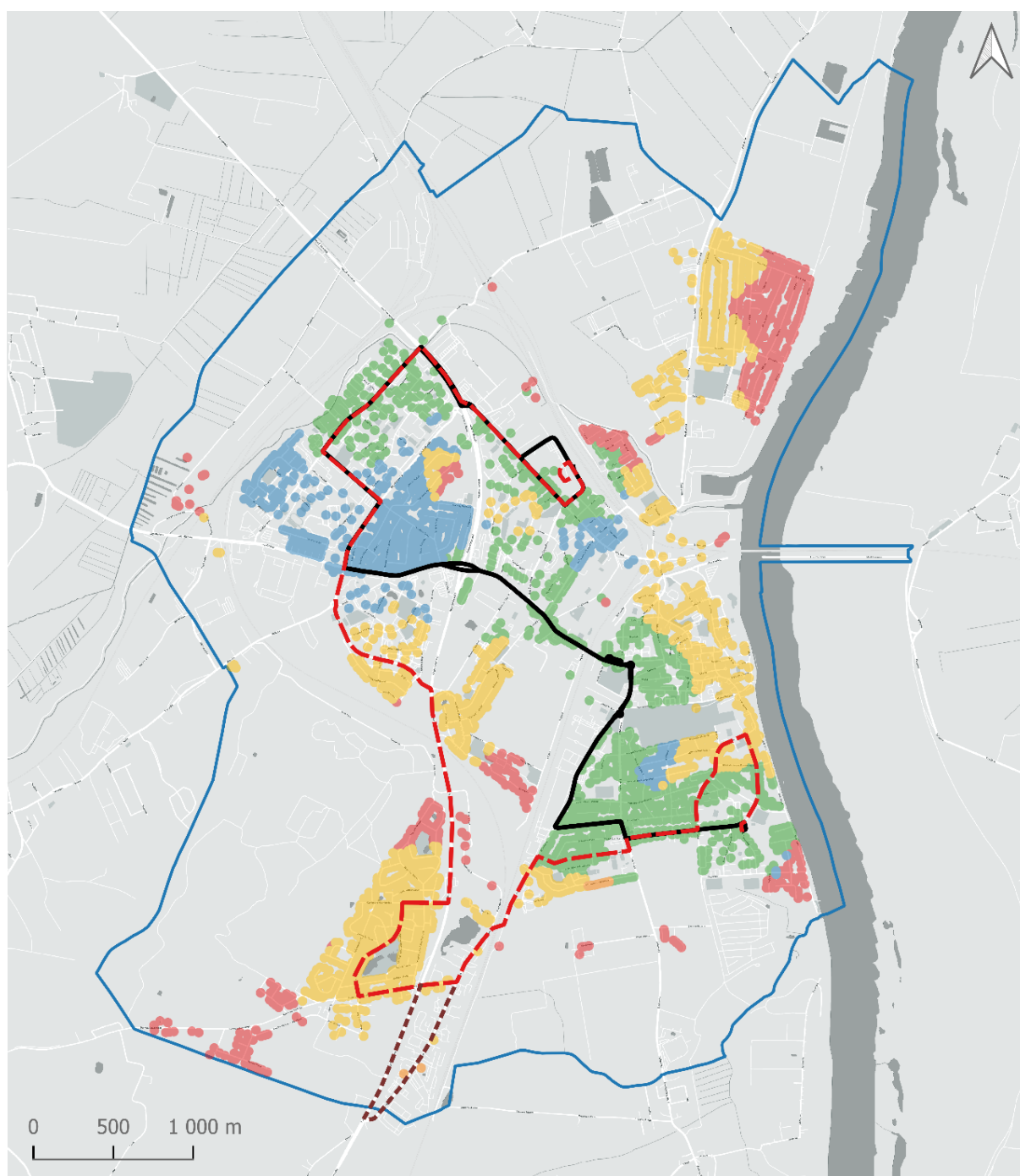
Mapa 15 przedstawia obecny przebieg linii nr 5 (czarna linia) oraz proponowany jej przebieg w wariantcie I (czerwona linia). Dodatkowo, mapa pokazuje skalę dostępności zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej dla dnia roboczego, która została opisana w 9.1.1 Metodyka. Z mapy wynika, że wariant I wzmocniłby ofertę komunikacyjną dla osiedla Witosa, osiedla Bajkowe oraz rejonu ulicy Czyżowskiej, czyli obszarów z dostępnością „dostateczną”.

Mapa 16 przedstawia obecny przebieg linii nr 5 (czarna linia) oraz proponowany jej przebieg w wariantcie II (czerwona linia). Z mapy wynika, że wariant II wzmocniłby ofertę komunikacyjną dla

osiedla Staszica osiedla Witosa, osiedla Bajkowego oraz rejonu ulicy Czyżowskiej, a dodatkowo poprawiłby dostępność w obszarze strefy przemysłowej przy ul. Malinowskiej i Stankiewicza.

Mapa 17 prezentuje obecny przebieg linii nr 5 (czarna linia) oraz proponowaną trasę w wariantcie III (czerwona linia). Analiza wskazuje, że ten wariant wzmocniłby ofertę komunikacyjną dla osiedla Staszica, osiedla Witosa, osiedla Bajkowego oraz rejonu ulicy Czyżowskiej, a dodatkowo znacząco poprawiłby dostępność w obszarze strefy przemysłowej przy ul. Skarszewskiej, Malinowskiej i Stankiewicza.

Mapa 15. Przebieg linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant I oraz skala dostępności



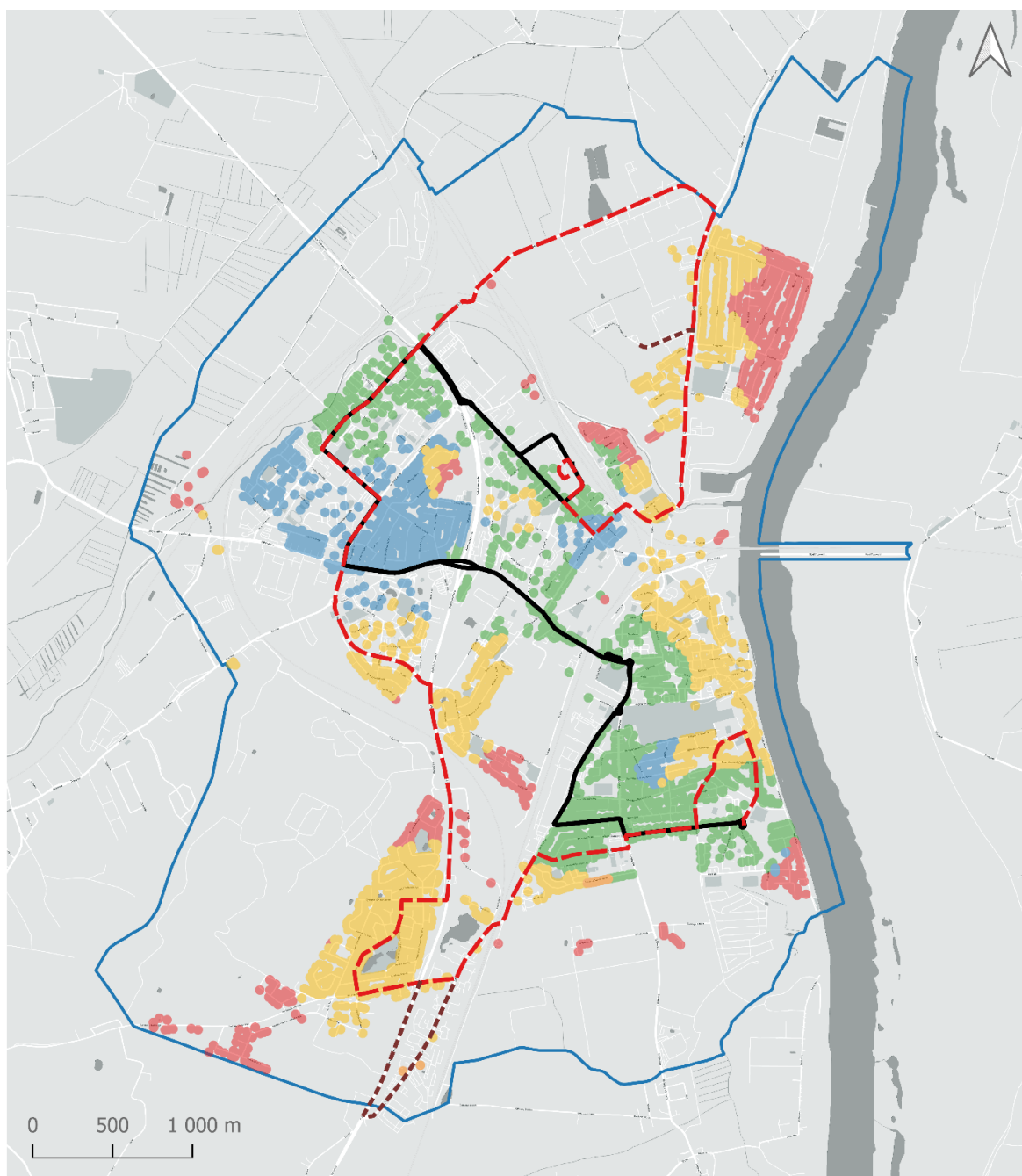
Mapa przebiegu linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant I oraz skala dostępności

- | | |
|---|--|
| Brak przystanku w odległości do 5 minut | Obecny przebieg linii nr 5 |
| Niedostateczna ($x \leq 1$) | Przebieg linii nr 5 - wariant I |
| Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | Trasa przebiegu linii przez os. Przemysłowe |
| Dobra ($3 < x \leq 6$) | |
| Bardzo dobra ($x > 6$) | |

x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 16. Przebieg linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant II oraz skala dostępności



Mapa przebiegu linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant II oraz skala dostępności

Brak przystanku w odległości do 5 minut

Niedostateczna ($x \leq 1$)

Dostateczna ($1 < x \leq 3$)

Dobra ($3 < x \leq 6$)

Bardzo dobra ($x > 6$)

Obecny przebieg linii nr 5

Przebieg linii nr 5 - wariant II

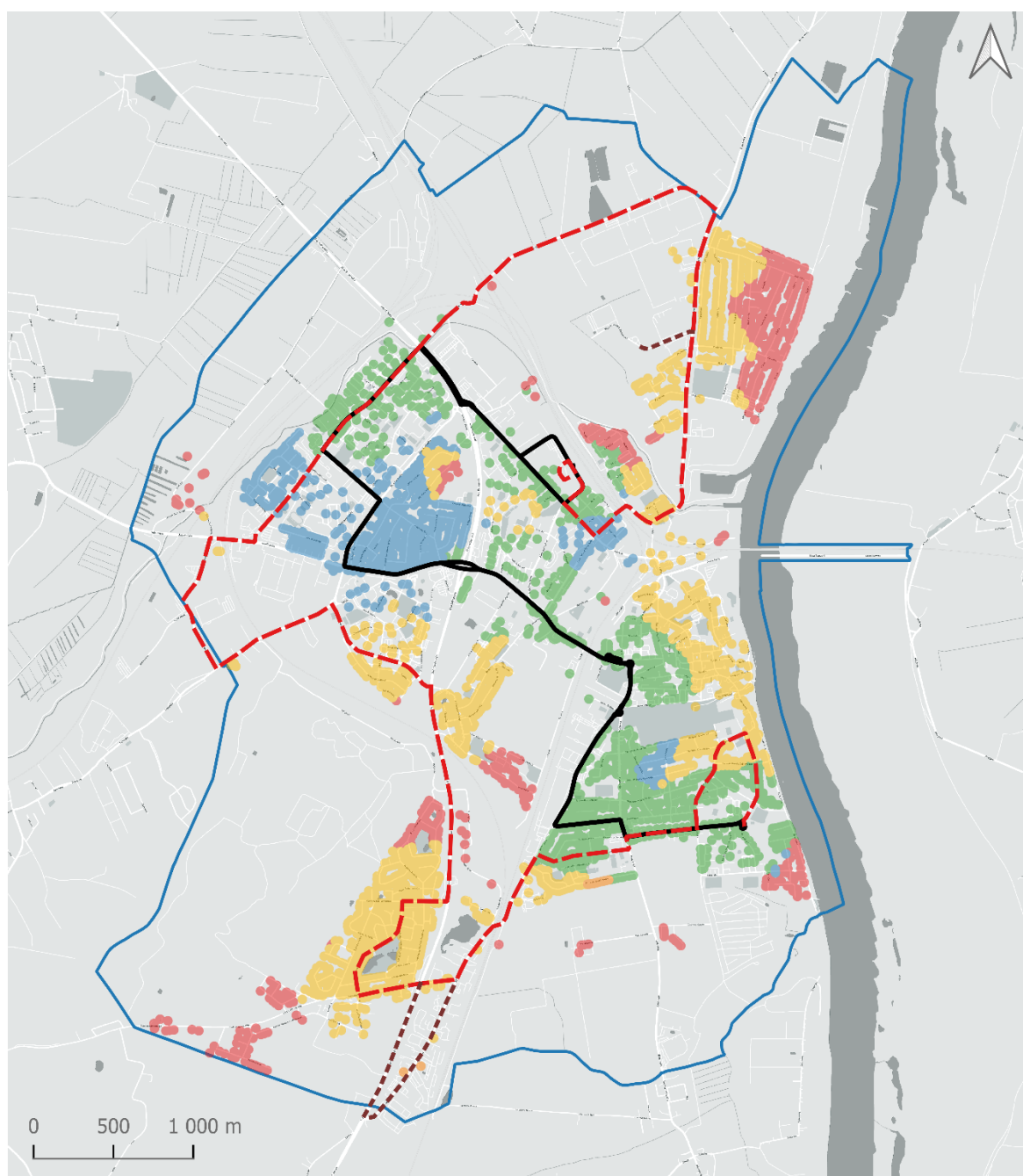
Trasa przebiegu linii przez os. Przemysłowe

Trasa przebiegu linii przez ul. Stankiewicza

x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 17. Przebieg linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant III oraz skala dostępności



Mapa przebiegu linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant III oraz skala dostępności

- | | |
|---|---|
| Brak przystanku w odległości do 5 minut | Przebieg linii nr 5 - wariant III |
| Niedostateczna ($x \leq 1$) | Trasa przebiegu linii przez os. Przemysłowe |
| Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | Trasa przebiegu linii przez ul. Stankiewicza |
| Dobra ($3 < x \leq 6$) | |
| Bardzo dobra ($x > 6$) | |
| Obecny przebieg linii nr 5 | x = liczba kursów postrzeganych na godzinę |

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.2.2 ANALIZA ZMIAN NA LINII 2/12 LUB URUCHOMIENIA NOWEJ LINII NR 14

Podobnie jak w podrozdziale 9.2.1, Miasto Tczew przygotowało analizę zmian na linii 2 / 12 lub uruchomienie nowej linii nr 14. Analiza przedstawia 3 warianty:

- Wariant I – skierowanie wybranych kursów (w godzinach szkolnych) linii 2 przez ul. Bema i Żeromskiego; skierowanie wybranych kursów (w godzinach szkolnych) linii 12 przez ul. Żeromskiego i Bema.
- Wariant II - skierowanie wybranych kursów (w godzinach szkolnych) linii 2 przez ul. Bałdowską i Żeromskiego; skierowanie wybranych kursów (w godzinach szkolnych) linii 12 przez ul. Żeromskiego i Bałdowską.
- Wariant III – nowa linia nr 14 na trasie Czyżykowo – Górki – Czyżykowo.

Dodatkowo, ewentualne uruchomienie zmian w wariantach I, II i III wymaga m.in.:

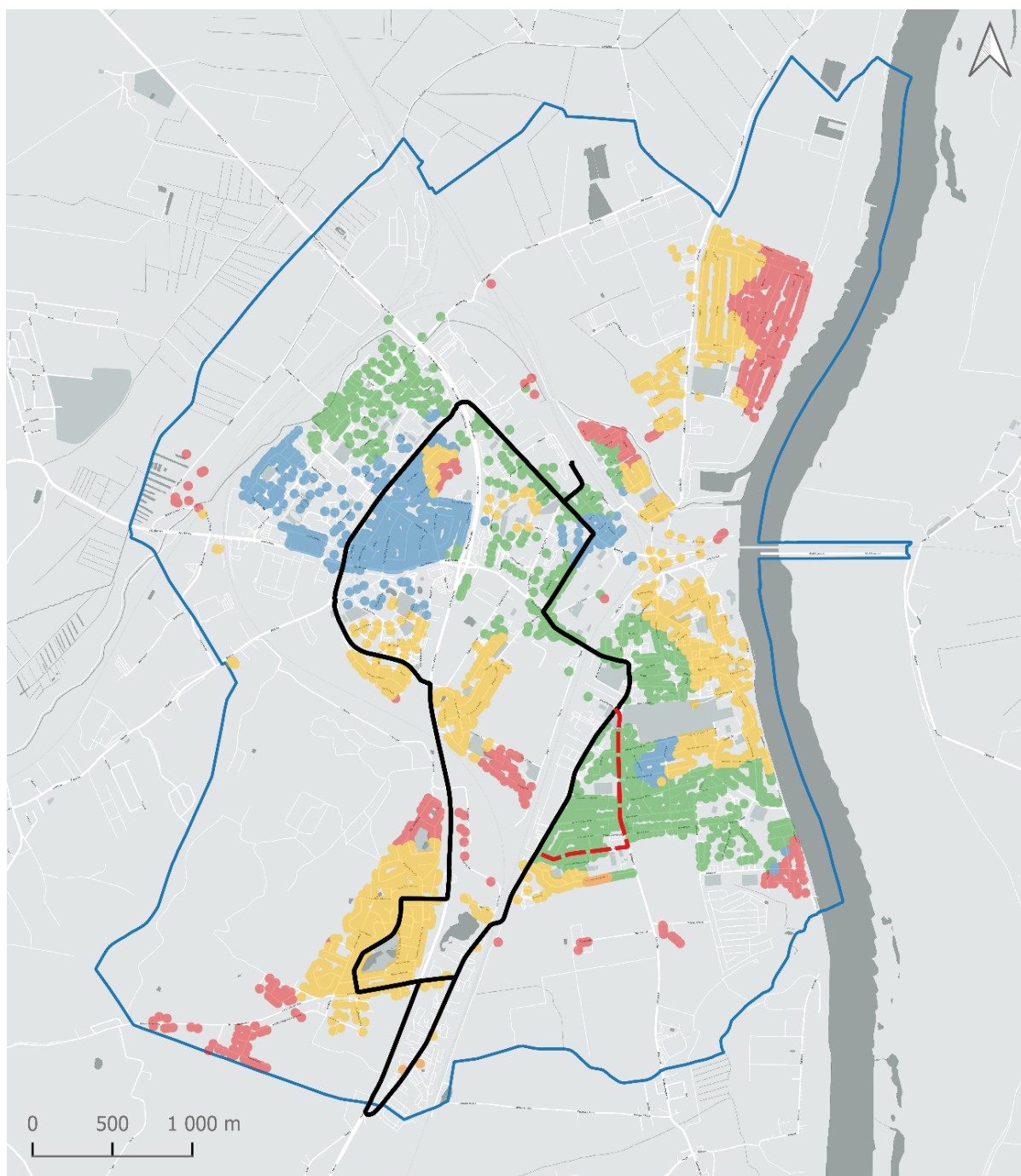
- a) w wariantcie I utworzenia 1 pary nowych przystanków – ul. Żeromskiego,
- b) w wariantcie III utworzenia 2 par nowych przystanków – ul. Żeromskiego i Pułaskiego,
- c) przy wariantcie I pominięcie wybranymi kursami przystanków „Eaton oraz „Szpital”.

Mapa 18 przedstawia obecny przebieg linii nr 2 i 12 (czarna linia) oraz dodatkowe kursy w wariantcie I (czerwona linia) przez ul. Bałdowską i Żeromskiego. Mapa pokazuje również skalę dostępności zabudowy mieszkaniowej do oferty komunikacji miejskiej w dniu roboczym, zgodnie z metodyką opisaną w 9.1.1. Z mapy wynika, że dodatkowe kursy wzmocniłyby ofertę komunikacyjną dla obszaru na południe od ulicy Żeromskiego (dostępność „dostateczna” i „niedostateczna”), czyli m.in. ul. Wincentego Pola i Jarostawa Iwaszkiewicza. Dodatkowo wariant poprawiłby dostępność do Szkoły Podstawowej nr 10 oraz Zespołu Szkół Budowlanych i Odzieżowych.

Mapa 19 pokazuje obecny przebieg linii nr 2 i 12 (czarna linia) oraz dodatkowy przejazd w wariantcie II (czerwona linia) przez ul. Bema i Żeromskiego. Bardzo podobnie do wariantu I, ten wariant wzmocniłby ofertę dla obszaru na południe od ulicy Żeromskiego oraz poprawiłby dostępność do placówek oświaty.

Wariant III natomiast zakłada powstanie nowej linii nr 14 na trasie Czyżykowo – Górki – Czyżykowo przy jednoczesnym funkcjonowaniu linii 2 oraz 12. Mapa 15 pokazuje, że wariant III poprawiłby dostępność do oferty komunikacyjnej dla osiedla Witosa, obszaru na południe od ulicy Żeromskiego, rejonu ulicy Czyżowskiej, a także dostępności do Szkoły Podstawowej nr 10 oraz Zespołu Szkół Budowlanych i Odzieżowych.

Mapa 18. Przebieg linii nr 2 i 12 z dodatkowym przejazdem (wariant I) oraz skala dostępności



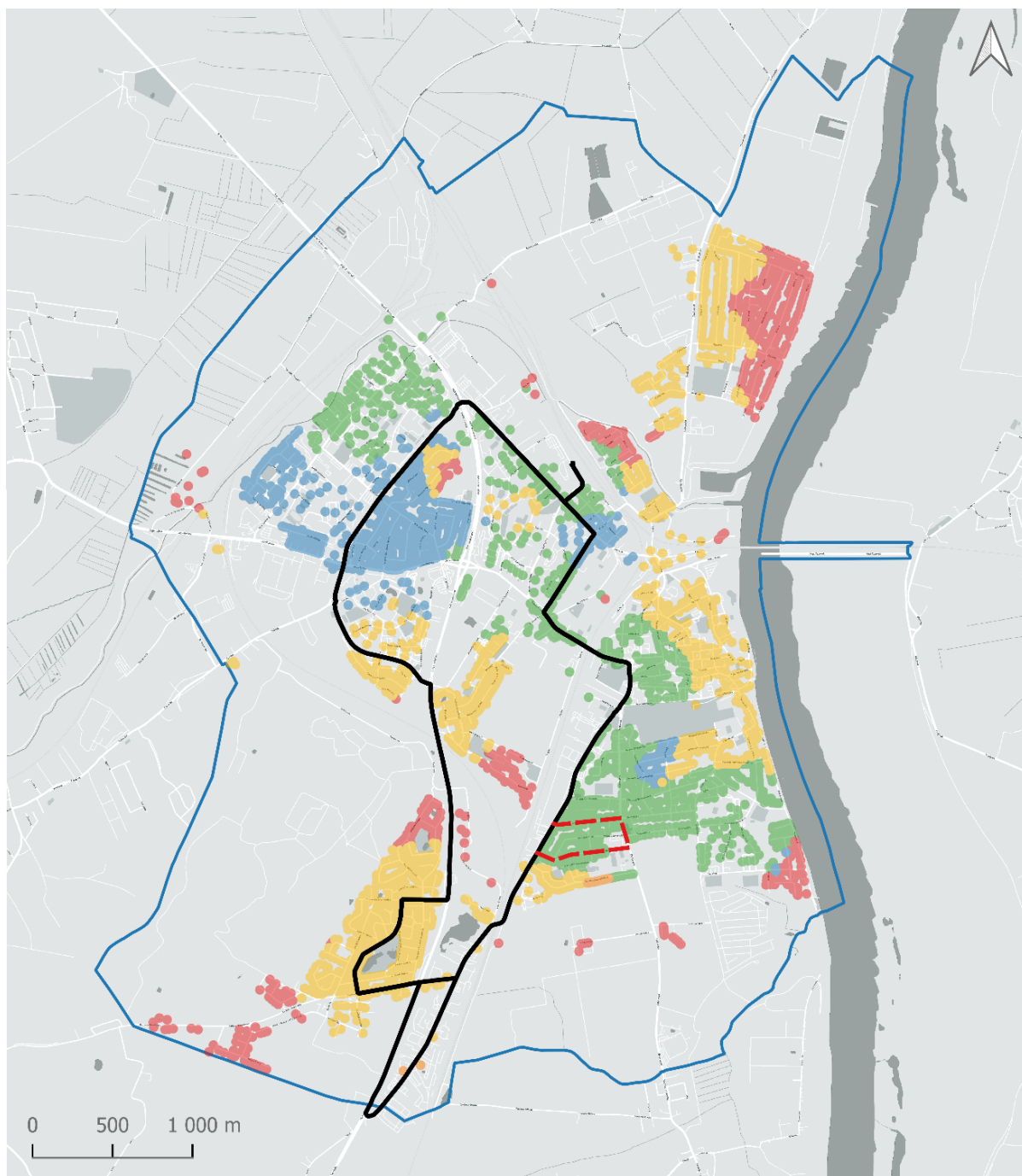
Mapa przebiegu linii nr 5 (Nowy przejazd) wariant I oraz skala dostępności

- | | |
|---|--|
| Brak przystanku w odległości do 5 minut | Obecny przebieg linii nr 2 i 12 |
| Niedostateczna ($x \leq 1$) | dodatkowy przejazd - wariant I
(ul. Bałdowska - ul. Żeromskiego) |
| Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | |
| Dobra ($3 < x \leq 6$) | |
| Bardzo dobra ($x > 6$) | |

x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 19. Przebieg linii nr 2 i 12 z dodatkowym przejazdem (wariant II) oraz skala dostępności (dzień powszedni)



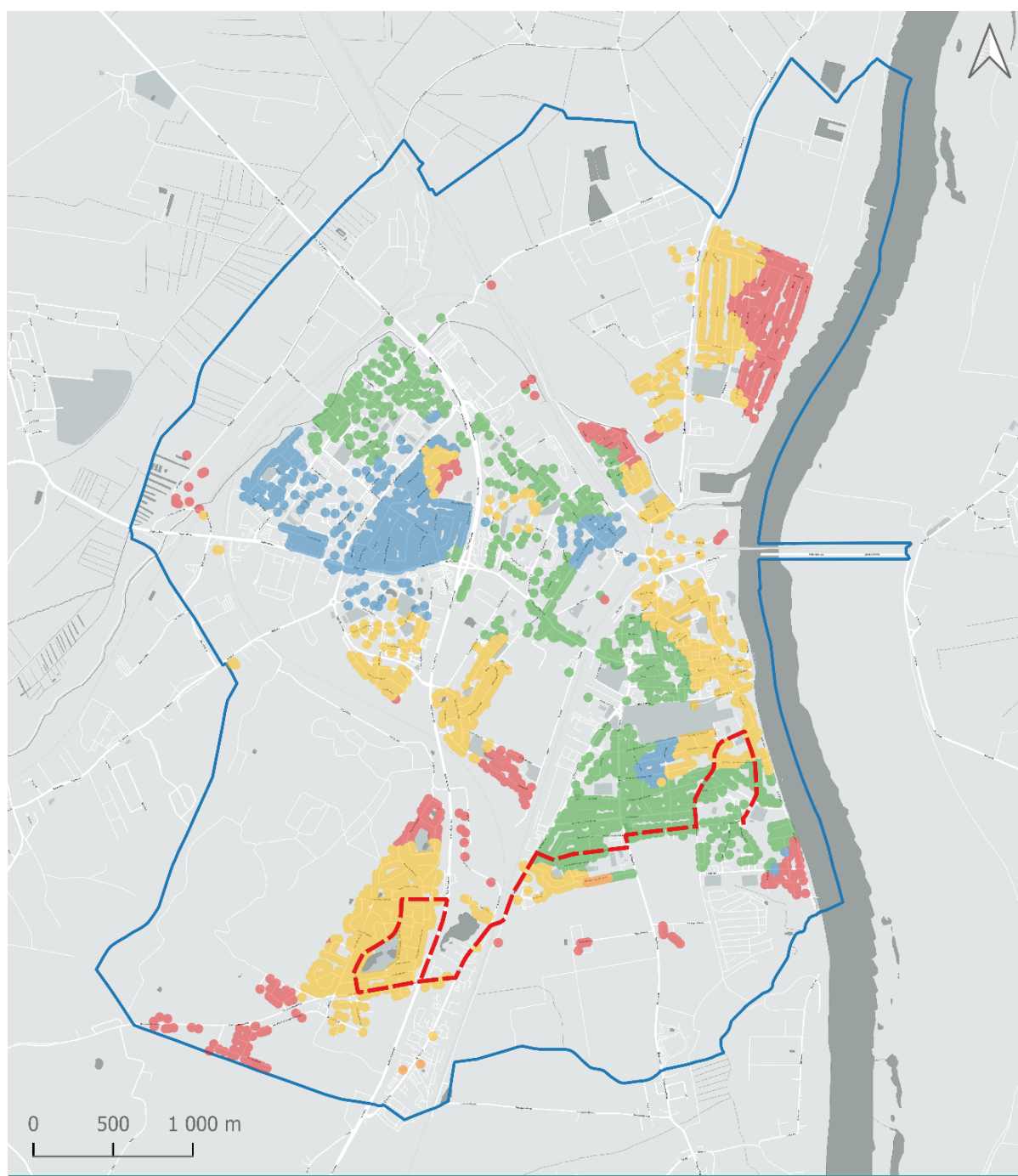
Mapa przebiegu linii nr 2 i 12 z dodatkowym przejazdem (wariant II) oraz skala dostępności

- | | |
|---|---|
| Brak przystanku w odległości do 5 minut | Obecny przebieg linii nr 2 i 12 |
| Niedostateczna ($x \leq 1$) | dodatkowy przejazd - wariant II |
| Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | (ul. Bema - ul. Żeromskiego) |
| Dobra ($3 < x \leq 6$) | |
| Bardzo dobra ($x > 6$) | |

x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Mapa 20. Przebieg nowej linii nr 14 (wariant III) oraz skala dostępności



Mapa przebiegu nowej linii nr 14 (wariant III) oraz skala dostępności

- | | |
|--|---|
| ■ Brak przystanku w odległości do 5 minut | --- Nowa linia nr 14 - wariant III |
| ■ Niedostateczna ($x \leq 1$) | (Czyżykowo - Górki - Czyżykowo) |
| ■ Dostateczna ($1 < x \leq 3$) | |
| ■ Dobra ($3 < x \leq 6$) | |
| ■ Bardzo dobra ($x > 6$) | |

x = liczba kursów postrzeganych na godzinę

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

10. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

10.1. ORGANIZATOR TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent Miasta Tczewa działający przez Biuro Transportu i Mobilności Urzędu Miejskiego w Tczewie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Tczew. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Funkcje organizatora są realizowane przez Urząd Miejskiego w Tczewie. Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów je realizujących przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 14 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w przewozach organizowanych przez miasto Tczew – stan na 31 października 2025 r.

Funkcje organizatorskie	Podmiot realizujący funkcje
badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Biuro Transportu i Mobilności Urzędu Miejskiego w Tczewie
podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Biuro Transportu i Mobilności Urzędu Miejskiego w Tczewie
ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Rada Miejska w Tczewie
określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych wszystkim operatorom i przewoźnikom oraz informowanie o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów	Rada Miejska w Tczewie
przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie	Urząd Miejski w Tczewie

Funkcje organizatorskie	Podmiot realizujący funkcje
usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	
zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Prezydent Miasta Tczewa
ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Prawie przewozowym, za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Miejska w Tczewie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Tczewie

10.2. TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z Prawem zamówień publicznych;
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Według stanu na 31 października 2025 roku, operatorem świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest Relobus Transport Polska Spółka z o.o., która realizuje umowę zawartą w trybie zakłóceniovym od 1 września 2025 r. do dnia 31 marca 2026 r. Po

zakończeniu obowiązywania obecnej umowy miasto Tczew planuje dokonać wyboru operatora w trybie przetargowym lub bezpośrednio zawrzeć umowę z powołanym podmiotem wewnętrznym.

11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Informacja pasażerska jest ważnym elementem funkcjonowania transportu publicznego. Bez informacji o godzinach przyjazdu i odjazdu środków transportu oraz miejscu zatrzymania nie byłoby możliwe skorzystanie z transportu publicznego. Podstawowym źródłem informacji jest standardowa tabliczka rozkładowa w formie papierowej. Rozkłady jazdy powinny być zgodne z rozporządzeniem w sprawie rozkładów jazdy.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest wspólne z operatorem zarządzanie systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie jej na przystankach i dworcach oraz w pojazdach obsługujących organizowane linie. Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta publicznego transportu zbiorowego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania, np. dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, wskazane jest, aby organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je w internecie i w węzłach przesiadkowych.

W trakcie przygotowywania dokumentu, informacja dla pasażerów była dostępna we wszystkich fazach realizacji podróży. Potencjalny pasażer może uzyskać dostęp do informacji o usługach przewozowych od momentu, gdy wystąpi domniemana potrzeba przewozowa, korzystając ze strony internetowej www.komunikacja.tczew.pl/, poprzez moment oczekiwania na przystanku na środek transportu, aż do odbywania podróży. Dla pasażerów dostępna jest także aplikacja Time4Bus, która umożliwia dostęp do:

- odjazdów autobusów z wybranego przystanku/grupy przystanków w czasie rzeczywistym;
- lokalizacji pojazdu i informacji o numerze bocznym,
- przebiegu trasy wskazanego kursu,
- aktualnych informacji na temat zmian i utrudnień w ruchu (w formie tekstowej jak i graficznej),
- mobilnego rozkładu jazdy z przystanków i dla linii w formie statycznej nawet kilkanaście dni do przodu

Aplikacja jest dostosowana do osób ze szczególnymi potrzebami (niewidomi, słabowidzący), dzięki dostosowaniu funkcjonalności do standardów WCAG 2.1.

W przewozach organizowanych przez miasto Tczew, docelowy system informacji dla pasażerów, który zostanie wdrożony do 2030 r., obejmować będzie:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdów;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej jej odczytanie z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - w węzłach integracyjnych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozów osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnych oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadki
 - lub pozostawienie własnego środka transportu (samochodu, roweru) możliwie blisko
 - przystanku komunikacji zbiorowej;
 - przygotowaną według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez samorząd, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z umieszczeniem na przystanku danych teleadresowych organizatora oraz szybkiego łącza do prowadzonego przez niego serwisu internetowego (np. QR-kodem);
 - - z danymi kontaktowymi do operatorów;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane organizatora i operatora, wyświetlacze zewnętrzne z oznaczeniem linii i kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz akustyczne zapowiedzi przystanków, przy czym regulamin i cennik biletów mogą mieć formę wyciągów wraz z odnośnikami do pełnych wersji;
- portal pasażera na stronie internetowej organizatora przewozów z rozkładami jazdy, mapą
- linii i pełną informacją o połączeniach, punktach integracyjnych, taryfach opłat, uprawnieniach do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, regulaminem przewozów, przepisami porządkowymi oraz możliwością zgłaszania skarg i uwag.

Obecna i planowana organizacja systemu informacji dla pasażera została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 15. Obecna i planowana organizacja systemu informacji dla pasażera

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	- wydruki rozkładów jazdy z godzinami przyjazdu/odjazdu autobusów według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego - informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów - dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na wybranych przystankach, w tym węzłowych - mapy i schematy sieci z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi w wiatach przystankowych, - kontakt i dane organizatora z szybkim łączem, np. kodem QR
Informacja w pojazdach	- nazwa, logo i dane kontaktowe organizatora - wyświetlacze wewnętrzne i zewnętrzne z kierunkiem jazdy - tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z trasą linii ze wszystkimi przystankami ze wskazaniem miejsc dogodnych przesiadek - informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów - zapowiedzi głosowe przystanków - piktogramy, w tym wskazujące miejsca dla niepełnosprawnych - opcjonalnie: schematy sieci z zaznaczonymi węzłami przesiadkowymi
Zintegrowana informacja w internecie, telefonach komórkowych i innych urządzeniach mobilnych	- mapa sieci komunikacji miejskiej ze wskazaniem wszystkich przystanków, w tym węzłowych, - mapa z rzeczywistą lokalizacją autobusów oraz informacją o przyspieszeniu/opóźnieniu pojazdu - schematy węzłów przesiadkowych - aktualne rozkłady jazdy dla wszystkich rodzajów dnia tygodnia - wyszukiwarka połączeń - informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów - informacja o stosowanych procedurach - informacja o sposobie składania i rozpatrywania skarg i wniosków

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

12.1. UPRZYWILEJOWANIE POJAZDÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W RUCHU DROGOWYM

Warunkiem uzyskania jak największego pakietu korzyści dla mieszkańców jest zachęcenie ich do rezygnacji z codziennego używania samochodu osobowego – na rzecz komunikacji miejskiej lub innych alternatywnych do samochodu osobowego form przemieszczania się. Zachętą do korzystania z transportu zbiorowego dla mieszkańców miasta powinno być znacząco większe uprzywilejowanie pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu drogowym – wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań inżynierskich, które preferują systemy publicznego transportu (a także ruch rowerowy) w ruchu drogowym względem transportu indywidualnego, m.in. przebudowa skrzyżowań i oznakowania układów drogowych w kierunku uprzywilejowania lub lepszego dostosowania do potrzeb transportu zbiorowego (m.in. budowa buspasów, wyposażanie wlotów skrzyżowań w wydzielone pasy dla pojazdów transportu zbiorowego)

12.2. WPROWADZENIE EKOLOGICZNYCH POJAZDÓW DO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W trakcie przygotowania dokumentu, miasto Tczew było w trakcie realizacji projektu z Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności w ramach Inwestycji: G 1.3.2 Zeroemisyjny transport zbiorowy (autobusy) na zakup autobusów oraz budowę stacji ładowania autobusów z napędem elektrycznym.

Celem projektu jest ograniczenie emisji niskiej na terenie Gminy Miejskiej Tczew. Realizacja celu głównego przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności czystego, bezpiecznego i efektywnego transportu publicznego. Projekt ma na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w Gminie Miejskiej Tczew, a w efekcie zahamowanie spadku liczby osób z niej korzystających, a jednocześnie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery oraz lokalnej emisji szkodliwych substancji do powietrza.

25 marca 2025 roku została podpisana umowa na dostawę 10 autobusów elektrycznych dla miasta Tczewa z Solaris Bus & Coach Sp. z o.o o wartości 30,7 mln zł. Nowe autobusy marki Solaris Typ Urbino 12 nazwa handlowa Urbino 12 electric (12E), które pojawią się na ulicach Tczewa, mają spełniać szereg zaawansowanych wymagań technicznych. Pojazdy będą miały długość od 11,5 do 12,2 metra, szerokość od 2,5 do 2,55 metra oraz maksymalną wysokość 3,4 metra. Konstrukcja zakłada pełną niskopodłogowość, co znacząco ułatwi korzystanie z transportu osobom z ograniczeniami ruchowymi.

Autobusy elektryczne pomieszczą co najmniej 80 pasażerów, w tym minimum 25 na miejscach siedzących. Silniki o mocy co najmniej 180 kW będą zasilane bateriami o pojemności nie mniejszej niż 300 kWh. Ładowanie odbywać się będzie zarówno za pomocą pantografów, jak i złącz plug-in, co umożliwi elastyczne dostosowanie do różnych warunków eksploatacyjnych.

Pierwsza dostawa pojazdów planowana jest na 10 miesięcy od podpisania umowy, a pełna realizacja zamówienia powinna zostać zakończona w ciągu 11 miesięcy. W ramach projektu zrealizowana zostanie także budowa sieci elektroenergetycznej SN i nN, stacji transformatorowej SN/nN oraz stacji ładowania o mocy 2x400 kW wraz z pantografem na terenie Regionalnego Transportowego Węzła Integracyjnego w Tczewie przy ul. Dworcowej nr ewid. działki: 573/4, 573/5; obręb 6. Stacja ma być dwustanowiskowa, z możliwością ładowania plug-in. Budowa stacji zakończy się w połowie maja 2026 roku, co pozwoli na pełną eksploatację autobusów elektrycznych po dokonaniu wszystkich odbiorów technicznych.

Biorąc pod uwagę wybór linii autobusowych przeznaczonych do elektryfikacji w komunikacji miejskiej w Tczewie, należy uwzględnić założenia studium wykonalności projektu pn.: „Zakup autobusów elektrycznych i budowa stacji ładowania z pantografem dla Gminy Miejskiej Tczew”. Według opracowania wszystkie (9) linii autobusowych będzie w przyszłości obsługiwane taborem fabrycznie nowym, w której część zadań obsługiwana będzie autobusami o silniku z zapłonem samoczynnym, a druga przez tabor autobusowy elektryczny. Ponadto usytuowanie stacji ładowania na terenie Regionalnego Transportowego Węzła Integracyjnego (dworca autobusowego) – jednej z najważniejszych pętli umożliwia eksploatację autobusów elektrycznych praktycznie na wszystkich liniach. Warto dodać, że w Tczewie pojazdy nie są przypisane do linii, a ich zadania mają charakter wieloliniowy. Priorytetem przy elektryfikacji powinny być linie 3 i 4 charakteryzujące się największą częstotliwością kursowania oraz największymi dziennymi przebiegami oraz linie 7 i 17 przebiegające przez Stare Miasto. Organizator nie przewiduje wykorzystania autobusów napędzanych gazem ziemnym. Ewentualne wykorzystanie autobusów napędzanych gazem ziemnym oraz zaproponowanie lokalizacji instalacji służących do zaopatrywania pojazdów publicznego transportu zbiorowego będzie leżało po stronie operatora publicznego transportu zbiorowego.

Warto też zaznaczyć, że w art. 68a ust. 3 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zobowiązano zamawiających, takich jak Gmina Miejska Tczew do zapewnienia udziału autobusów (kategorii M3, klas A i I) wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami w wysokości 46% w okresie od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne.

12.3. MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

W celu poprawy warunków oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej, kolejne przystanki o dużej liczbie pasażerów wsiadających wyposażone zostaną w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej. Systematycznie także będą modernizowane przystanki poprzez instalację i wymianę wiat na zapewniające osłonę przed wiatrem i deszczem oraz przebudowę peronów i dojść, eliminując bariery dostępu dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Podejmowane będą także działania zmierzające do likwidacji uciążliwości i utrudnień dla ruchu pieszego, w szczególności w dojazdach do przystanków. Działania te będą obejmowały:

- tworzenie dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych – oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego – wraz z atrakcyjnym otoczeniem wzdłuż ciągów pieszych;
- likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, szczególnie dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się;

- ograniczanie zajmowania przestrzeni pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- lokalizację dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej;
- tworzenie ciągów pieszo-jezdnym, bez wydzielonych jezdni dla aut, na których piesi mają pierwszeństwo w ruchu.

12.4. INTEGRACJA ŚRODKÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Integracja usług przewozowych dostępnych na obszarze objętym niniejszym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Tczewa jest jednym z kierunków rozwoju, do którego planuje się dążyć.

Miasto Tczew planuje integrować różne systemy transportu:

- usługi transportu zbiorowego o zasięgu lokalnym, regionalnym, krajowym;
- usługi transportu zbiorowego z transportem indywidualnym, transportu drogowego z transportem kolejowym.

Poprzez łączenie transportu publicznego drogowego z kolejowym w jeden zintegrowany system podnosi się atrakcyjność zbiorowego transportu publicznego; staje się on bardziej konkurencyjny wobec transportu indywidualnego.

Miasto Tczew planuje dążyć do utworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego: poprzez wprowadzenie wzajemnie skoordynowanych i ujednoliconych rozkładów jazdy pomiędzy transportem kolejowym a transportem publicznym organizowanym przez miasto Tczew;

Integracja usług transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym opracowaniem może zostać osiągnięta wyłącznie dzięki szerokiej i zgodnej współpracy na szczeblu lokalnym – władz miasta Tczew, władz okolicznych gmin oraz Starosty Powiatu Tczewskiego. Miasto Tczew wyraża także wolę współpracy metropolitalnej na rzecz transportu i mobilności w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. W przypadku integracji na szczeblu regionalnym konieczne będzie także podjęcie współpracy z Marszałkiem Województwa Pomorskiego.

12.5. PROMOCJA USŁUG TRANSPORTU MIEJSKIEGO ORAZ PROGRAMY EDUKACYJNE DLA DZIECI I MŁODZIEŻY

Promocja, obok ceny usługi i jej rozpowszechnienia, jest jednym z elementów kształtujących popyt. W Polsce, mimo pozytywnych zmian zachodzących w miejskich przewozach pasażerskich, wynikających z modernizacji i wymiany taboru, wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań takich jak elektroniczny bilet czy dynamiczna informacja pasażerska, publiczny transport nadal przez wiele osób postrzegany jest negatywnie. Dotyczy to przede wszystkim czasu podróży, braku punktualności – nieprzewidywalności czasu dotarcia do celu. Duża część społeczeństwa postrzega miejski transport publiczny jako transport przeznaczony dla uczniów oraz osób, których nie stać na poruszanie się po mieście własnym samochodem. Dlatego aby zmienić takie postrzeganie transportu, planuje się działania promocyjne wśród mieszkańców oraz programy edukacyjne wśród

dzieci i młodzieży, których celem będzie zmiana postrzegania komunikacji miejskiej przez społeczeństwo.

Jednym z celów promocji jest również pozyskanie nowych konsumentów. Promocja jest pozacenową formą konkurencyjności. Kampania promocyjna powinna zwiększać wiedzę mieszkańców o usłudze, ofercie, którą proponuje miasto, oraz pokazywać korzyści, jakie osiągają osoby korzystające z komunikacji zbiorowej.

Promocja transportu jest zespołem działań, których podstawowym celem jest informowanie, przekonywanie i wpływanie na zakup oferowanych usług komunikacji zbiorowej.

W przyszłości organizator wraz z operatorem planują zorganizowanie akcji promocyjnych lub wspieranie imprez organizowanych na terenie miasta Tczewa. Zaletą tego przedsięwzięcia jest relatywnie niski koszt realizacji. Ważnym elementem jest przeprowadzenie skutecznej akcji reklamowej rozpowszechniającej tego typu akcję. Doświadczenia państw Unii Europejskiej dowodzą, że programy edukacyjne są formą promocji wymagającą czasu, a ich efekty prowadzą do wzrostu świadomości młodych ludzi w zakresie wykorzystania środków transportu oraz kształtują pozytywne zachowania dotyczące komunikacji miejskiej.

13. SPIS MAP, TABEL I WYKRESÓW

Spis map

MAPA 1. OBSZAR OPRACOWANIA PLANU (MIASTO TCZEW)	14
MAPA 2. SCHEMAT LINII AUTOBUSOWYCH KURSUJĄCYCH NA TERENIE MIASTA TCZEW	24
MAPA 3. LINIE KOLEJOWE NA TERENIE MIASTA TCZEWA.....	27
MAPA 4. UKŁAD DROGOWY W MIEŚCIE TCZEW	29
MAPA 5. GENERATORY RUCHU – OBIEKTY HANDLOWO-USŁUGOWE	35
MAPA 6. GENERATORY RUCHU – OBIEKTY BIUROWE	36
MAPA 7. GENERATORY RUCHU – OBIEKTY OŚWIATOWO-KULTURALNE	37
MAPA 8. GENERATORY RUCHU – OBIEKTY OCHRONY ZDROWIA	38
MAPA 9. IZOCHRONY DOJŚCIA PIESZO DO PRZYSTANKÓW	60
MAPA 10. DOSTĘPNOŚĆ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W DZIEŃ ROBOCZY	65
MAPA 11. SZACOWANA GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA MIASTA TCZEW [OS./HA]	66
MAPA 12. DOSTĘPNOŚĆ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W SOBOTĘ.....	68
MAPA 13. DOSTĘPNOŚĆ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W NIEDZIELĘ	71
MAPA 14. DOSTĘPNOŚĆ NOWYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W DNI ROBOCZE	73
MAPA 15. PRZEBIEG LINII NR 5 (NOWY PRZEJAZD) WARIANT I ORAZ SKALA DOSTĘPNOŚCI	76
MAPA 16. PRZEBIEG LINII NR 5 (NOWY PRZEJAZD) WARIANT II ORAZ SKALA DOSTĘPNOŚCI.....	77
MAPA 17. PRZEBIEG LINII NR 5 (NOWY PRZEJAZD) WARIANT III ORAZ SKALA DOSTĘPNOŚCI.....	78
MAPA 18. PRZEBIEG LINII NR 2 I 12 Z DODATKOWYM PRZEJAZDEM (WARIANT I) ORAZ SKALA DOSTĘPNOŚCI	80
MAPA 19. PRZEBIEG LINII NR 2 I 12 Z DODATKOWYM PRZEJAZDEM (WARIANT II) ORAZ SKALA DOSTĘPNOŚCI (DZIEŃ POWSZEDNI)	81
MAPA 20. PRZEBIEG NOWEJ LINII NR 14 (WARIANT III) ORAZ SKALA DOSTĘPNOŚCI	82

Spis tabel

TABELA 1. WYTYCZNE DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH SZCZEBŁA KRAJOWEGO, WOJEWÓDZKIEGO, METROPOLITALNEGO, POWIATOWEGO I LOKALNEGO.....	9
TABELA 2. RUCH NATURALNY W 2024 R.....	17
TABELA 3. RUCH MIGRACYJNY W MIEŚCIE TCZEW.....	18
TABELA 4. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA MIASTA TCZEWA	18
TABELA 5. BEZROBOCIE REJESTROWANE W MIEŚCIE TCZEW.....	19
TABELA 6. PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ WPISANE DO REJESTRU REGON W MIEŚCIE TCZEW	20
TABELA 7. LICZBA PLACÓWEK OŚWIATOWYCH I UCZNIÓW W MIEŚCIE	21
TABELA 8. PRZEBIEG LINII AUTOBUSOWYCH	22
TABELA 9. TABOR AUTOBUSOWY W TCZEWIE	23
TABELA 10. LICZBA PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W LATACH 2020- 2023.....	31

TABELA 11. PRZYBLIŻONA LICZBA PRZEJAZDÓW NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH NA PODSTAWIE SYSTEMU ZLICZAJĄCEGO W 2025 R.	32
TABELA 12. POŻĄDANY DOCELOWY POZIOM REALIZACJI USŁUG W PRZEKROJU POSZCZEGÓLNYCH POSTULATÓW PRZEWOZOWYCH W 2030 R.	56
TABELA 13. FINANSOWANIE USŁUG TRANSPORTU PUBLICZNEGO W TCZEWIE W LATACH 2022-2024 ORAZ PLAN NA 2025 R. [TYS. ZŁ].....	61
TABELA 14. PODMIOTY REALIZUJĄCE FUNKCJE ORGANIZATORSKIE W PRZEWÓZACH ORGANIZOWANYCH PRZEZ MIASTO TCZEW – STAN NA 31 PAŹDZIERNIKA 2025 R.	83
TABELA 15. OBECNA I PLANOWANA ORGANIZACJA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA	88

Spis wykresów

WYKRES 1. LICZBA MIESZKAŃCÓW MIASTA TCZEW	15
WYKRES 2. STRUKTURA LUDNOŚCI MIASTA TCZEW WG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKOWYCH	16
WYKRES 3. STRUKTURA LUDNOŚCI MIASTA TCZEW WEDŁUG PŁCI I WIEKU W 2024 R.	17
WYKRES 4. PRZECIĘTNE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE BRUTTO	19
WYKRES 5. PROGNOZA POPYTU POTENCJALNEGO	33
WYKRES 6. PŁEĆ ANKIETOWANYCH	39
WYKRES 7. MIEJSCE ZAMIESZKANIA NA TERENIE MIASTA TCZEW	40
WYKRES 8. STRUKTURA WIEKU ANKIETOWANYCH	40
WYKRES 9. LICZBA OSÓB W GOSPODARSTWIE DOMOWYM	41
WYKRES 10. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA	41
WYKRES 11. JAK CZĘSTO KORZYSTA PANI/PAN Z PONIŻSZYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU OBECNIE (TJ. PO 1.09.2023 R., CZYLI PO WPROWADZENIU BEZPŁATNEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE – AUTOBUSÓW MIEJSKICH)?.....	43
WYKRES 12. JAK CZĘSTO KORZYSTAŁ(A) PANI/PAN Z PONIŻSZYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU PRZED 1.09.2023 R. (CZYLI PRZED WPROWADZENIEM BEZPŁATNEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE)?.....	44
WYKRES 13. CZY PRACUJE/UCZY SIĘ PANI/PAN NA TERENIE MIASTA TCZEW?.....	45
WYKRES 14. JAKIM ŚRODKIEM TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ DOJEŹDZA PANI/PAN DO DWORCA PKP W TCZEWIE? (JEŚLI KORZYSTA PANI/PAN Z KOLEI W DOJAZDACH DO PRACY LUB SZKOŁY)	46
WYKRES 15. PROSZĘ WSKAZAĆ, JAKIM ŚRODKIEM TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ PODRÓŻUJE PANI/PAN DO PONIŻSZYCH MIEJSC (W PRZYPADKU PRACY/SZKOŁY POZA TCZEWEM PROSZĘ WSKAZAĆ ŚRODEK TRANSPORTU UŻYWANY NA GŁÓWNYM ODCINKU TRASY).	47
WYKRES 16. PROSZĘ WSKAZAĆ, JAKIM ŚRODKIEM TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ PODRÓŻUJE PANI/PAN DO PONIŻSZYCH MIEJSC.	48
WYKRES 17. CO W GŁÓWNEJ MIERZE WPŁYWA NA PANI/PANA WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU?	49
WYKRES 18. ILE CZASU ZAJMUJE PANI/PANU DOTARCIE DO WSKAZANYCH CELÓW PODRÓŻY?	50
WYKRES 19. JAK CZĘSTO KORZYSTA PANI/PAN Z ROWERU JAKO ŚRODKA DOJAZDU DO PUNKTÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO (NP. PRZYSTANEK, PĘTLA AUTOBUSOWA, DWORZEC KOLEJOWY)?.....	51
WYKRES 20. JAK OCENIA PANI/PAN POZIOM ZADOWOLENIA Z PONIŻSZYCH FORM TRANSPORTU ORAZ ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY W TCZEWIE?	53
WYKRES 21. NA PODSTAWIE PANI/PANA DOŚWIADCZEŃ JAKO PASAŻERA, PROSIMY O OCENĘ PONIŻSZYCH ASPEKTÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE:	54

WYKRES 22. CO PANI/PANA ZDANIEM NALEŻY ZMIENIĆ PRIORYTETOWO W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE?	55
WYKRES 23. CO PANI/PANA ZDANIEM OGRANICZA DOSTĘP DO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE?	55
WYKRES 24. DOSTĘPNOŚĆ MIESZKAŃCÓW DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W SOBOTĘ	67
WYKRES 25. DOSTĘPNOŚĆ MIESZKAŃCÓW DO OFERTY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TCZEWIE W NIEDZIELĘ	70

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl