



Ryc.1. Widok na ulicę Rokicką od strony miasta Tczew. Źródło: zdjęcie własne autora (20.10.2025)

Powiązania osadniczo-urbanistyczno-przestrzenne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew

Opracowanie eksperckie wykonane na zlecenie Gminy Miasto Tczew

Uniwersytet Pomorski w Słupsku - Instytut Geografii – dr Mariusz Miedziński

Słupsk 2026

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

SPIS TREŚCI:

1. Przedmiot opracowania	4
1.1. Cel i zakres opracowania	4
1.2. Metodyka opracowania i podział obszarów opracowania	4
2. Diagnoza obszaru opracowania z wydzieleniem obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	5
2.1. Położenie/lokalizacja oraz cechy przestrzenno-geograficzne i antropogeniczne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	5
2.2. Obszary Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo w dokumentach planistycznych.....	39
2.3. Zarys historyczny przemian osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	48
2.4. Tczew oraz obszary: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo w dokumentach strategicznych	55
2.4.1. Układ przestrzenny miasta Tczew oraz obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	55
2.4.2. Powiązania komunikacyjne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	58
2.4.3. Układ infrastrukturalny obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	62
2.4.4. Zasoby kulturowe obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	63
2.4.5. Struktura i charakter zabudowy obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	64
3. Analiza powiązań obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew	78
3.1. Powiązania osadniczo-urbanistyczne i przestrzenne	78
3.2. Powiązania infrastrukturalne i komunikacyjne	87
3.3. Powiązania funkcjonalne	90
3.4. Struktura gospodarcza obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	97
4. Analiza stopnia powiązań obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew	104
4.1. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	104
4.2. Bilans potencjału przestrzennego obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	110
4.3. Bilans potencjału infrastrukturalnego obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo	121
4.4. Ocena efektywności przyłączenia obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo do miasta Tczew	143
4.5. Charakterystyczne cechy poszczególnych obszarów i ich wpływ na funkcjonowanie: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo przed i po włączeniu w granice m. Tczew	144
4.6. Wnioski końcowe oraz postulowana koncepcja rozszerzenia w świetle powiązań osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych.....	146
ZAŁĄCZNIKI	148
5. SPIS ILUSTRACJI, WYKRESÓW, TABEL	176
5.1. Spis rycin	176
5.2. Spis zdjęć w załącznikach	179
5.3. Spis tabel i załączników	181
Literatura i materiały źródłowe	181

1. Przedmiot opracowania

1.1. Cel i zakres opracowania

Niniejsze opracowanie ma za zadanie wskazać stan powiązań osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Tczew. Obserwowane od wielu lat procesy „naturalnego” scalania przestrzenno-funkcjonalnego miejscowości podmiejskich na terytorium Polski są naturalnym zjawiskiem zachodzącym w bezpośrednim otoczeniu miast. Procesy depopulacji zachodzące w miastach oraz procesy suburbanizacji przyczyniają się do rozwoju osiedli podmiejskich w bezpośrednim sąsiedztwie miast, w tym miast średnich wielkości – takich jak Tczew. Dodatkowym impulsem wzmacniającym rozwój osadnictwa w otoczeniu miast może być atrakcyjne położenie związane z walorami środowiskowymi i geograficznymi tj. sąsiedztwo jezior, rzek czy atrakcyjnych obszarów leśnych. Studium przypadku obszarów nazwanych na potrzeby niniejszego opracowania: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Tczew zdaje się wpisywać w nieomal „książkowy” przykład postępujących procesów suburbanizacji obszarów podmiejskich w bezpośrednim sąsiedztwie miast średnich do jakich zaliczany jest Tczew. Celem opracowania jest ustalenie skali procesów i stopnia powiązań osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych jakie wytworzyły się między miastem Tczew a obszarami: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z uwzględnieniem historycznej zabudowy miejscowości Rokitki, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo.

1.2. Metodyka opracowania i podział obszarów opracowania

Autor opracowania przeprowadził szczegółową analizę zmian układu osadniczego z uwzględnieniem infrastruktury technicznej oraz rozwoju powiązań osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych dla okresu lat 2000-2024, dla których możliwe było szczegółowe porównanie skali przemian przestrzennych oraz zmian zagospodarowania terenu ze wskazaniem ciągłości osadniczej, powiązań komunikacyjnych oraz zagospodarowania przestrzennego. W ramach opracowania przeanalizowane zostały w szczególności uwarunkowania położenia geograficznego oraz uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo. W wyniku analiz i konsultacji eksperckich dodatkowo bardzo dogłębnie przeanalizowano obszary Śliwiny, Czarlin i Bałdowo. Obszary Rokitki, Zajączkowo i Tczewskie Łąki (3) w toku analiz wykazywały bardzo czytelne uwarunkowania fizyczno-geograficzne oraz przestrzenno-funkcjonalne wynikające z niezwykle silnego „bezpośredniego sąsiedztwa” co znajduje swoje korzenie w preferowanych funkcjach tych obszarów w przeszłości i obecnie. W przypadku obszarów Śliwiny i Czarlin występuje dość znacząca „izolacja przestrzenno-funkcjonalna” funkcji mieszkaniowych w połączeniu z sąsiadującymi z Tczewem bardzo rozległymi obszarami o wykorzystaniu rolniczym lub leśnym. Dla celów analitycznych wykorzystano udostępnioną dokumentację planistyczną związaną z obszarami włączenia. Analiza przestrzenno-funkcjonalna objęła problematykę ładu przestrzennego, powiązań komunikacyjnych, zasobów kulturowych oraz strukturę i charakter zabudowy. Kluczowe znaczenie dla niniejszego dokumentu oraz treści opracowania miała wizja lokalna przeprowadzona na obszarach: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo w dniu 20.10.2025 roku podczas której autor opracowania przeprowadził trwający ponad 6 h „objazd studyjny” wykonując przy tej okazji rozległą dokumentację fotograficzną (ponad 650 zdjęć). Zaletą wizji lokalnej było przeprowadzenie „bezpośredniego badania wizualnego” obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo, czemu służyły wyjątkowe tego dnia warunki pogodowe (całkowicie bezchmurny – słoneczny jesienny dzień) pozwalający uchwycić skalę oraz formy zagospodarowania obszarów badań. Umożliwiło to dość szczegółowe „bezpośrednie” rozpoznanie problematyki układu przestrzennego, komunikacji, dostępnej infrastruktury sieciowej i technicznej oraz charakteru zabudowy poszczególnych miejscowości. W ramach opracowania do celów analitycznych wykorzystano liczne opracowania planistyczne tj. aktualne studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, MPZP oraz udostępnioną historyczną dokumentację planistyczną tj. UCHWAŁA nr X/56/78 WRN w Gdańsku z dnia 25 kwietnia 1978 r. w sprawie zatwierdzenia MPZP miasta Tczewa, MPZP MIASTA TCZEWA 1977 R (plan+opis), karty uzgodnień MPZP miasta Tczewa na rok 1990-2000. Na szczególną uwagę zasługuje załączony do MPZP MIASTA TCZEWA 1977 ROK zestaw opracowań planistycznych dla planu i kierunku na lata 1990-2000 tj.: MIASTO TCZEW – POWIĄZANIA FUNKCJONALNE, ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO, ROZMIESZCZENIE OSIEDLI MIESZKANIOWYCH, STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA (KIERUNEK), STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA (PERSPEKTYWA), UKŁAD STRUKTURALNO-PRZESTRZENNY (PERSPEKTYWA 2000). Wykorzystano również opracowanie „Analiza warunków funkcjonalno-przestrzennych dotycząca przyłączenia fragmentów gminy wiejskiej do miasta Tczewa” z 1999 roku obejmujące obszary sąsiadujące z miastem

Tczew, tj. Rokitki, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo. Do opracowania niniejszego dokumentu wykorzystane zostały w znaczącym stopniu ogólnodostępne zasoby geodezyjne tj.: <https://mtczew.e-mapa.net/>, <https://tczew.e-mapa.net/>, <https://www.geoportal.gov.pl/>, <https://www.google.com/maps/>, <https://earth.google.com/web/>, <https://www.openstreetmap.org/> przy czym w ramach tych zasobów autor starał się pozyskać konkretne elementy istotne dla potrzeb analitycznych, np. mapy o konkretnych oznaczeniach graficznych i przestrzennych lub zdjęcia satelitarne z lat 2005-2025 obrazujące przemiany zabudowy oraz użytkowania terenu przez okres ostatnich 20 lat. Na podstawie pozyskanych z różnych źródeł informacji możliwe było przeanalizowanie stopnia powiązań Tczewa z obszarami: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo. Ta część analizy obejmowała problematykę osadniczo-urbanistyczną, przestrzenną i infrastrukturalną. Niezbędne było określenie skali i stopnia rozwoju układu drogowego oraz całej dostępnej infrastruktury technicznej w zakresie rodzaju, typu nawierzchni, stanu technicznego ulic, chodników i ścieżek rowerowych. Zwrócono uwagę na oznakowanie, tablice informacyjne oraz całą widoczną w terenie tzw. małą architekturę. Rozpoznano elementy sieci cieków wodnych, ciągów zieleni oraz uwarunkowań hydrotechnicznych i geologiczno-gruntowych wynikających z potrzeb realizacji inwestycji oraz zagospodarowania przestrzennego. Ważnym elementem opracowania była również ocena efektywności przyłączenia obszarami: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo do Tczewa. Przeprowadzone analizy celowo nie objęły przy tym problematyki demograficznej, społecznej, historycznej ponieważ elementy te nie są treścią tego opracowania (problematykę demograficzną, społeczną, historyczną opisano tylko w marginalnym zakresie).

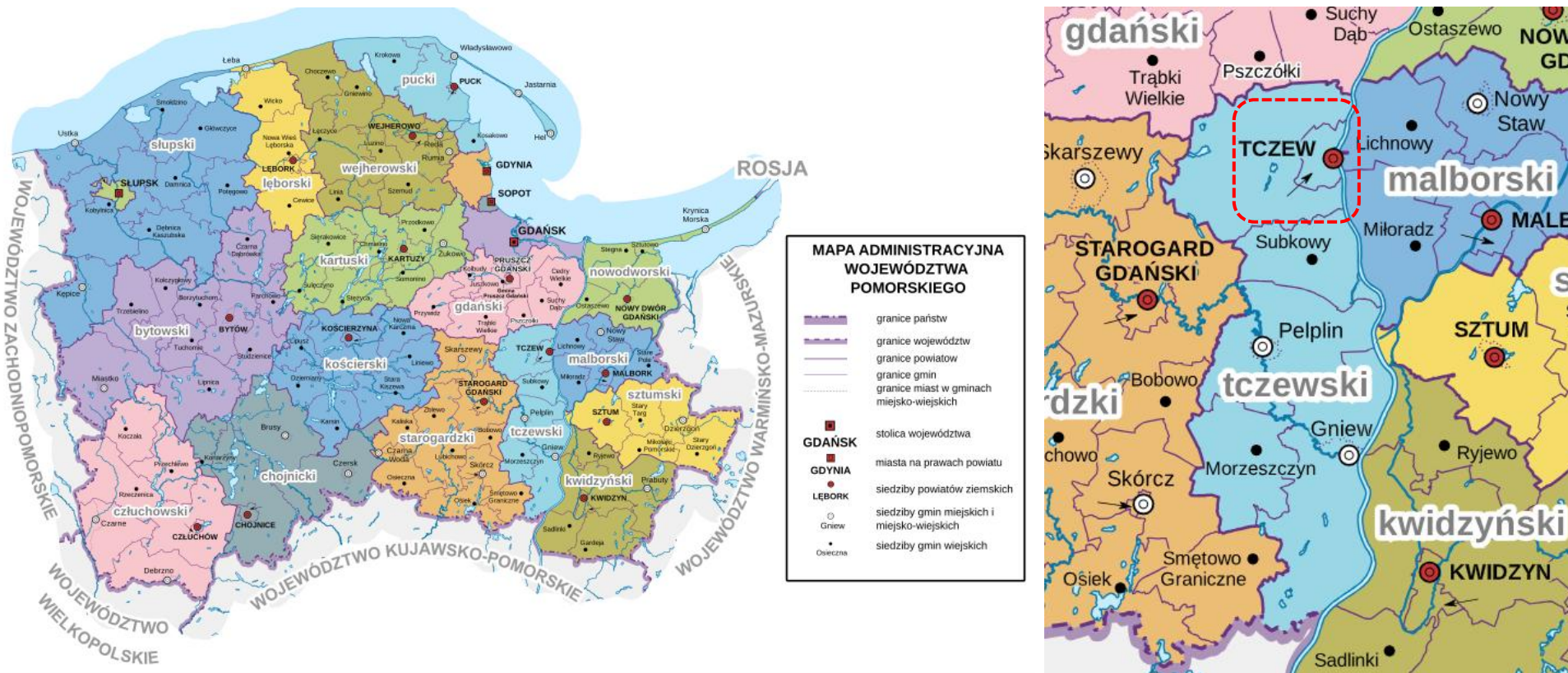
2. Diagnoza obszaru opracowania z wydzieleniem obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

2.1. Położenie /lokalizacja oraz cechy przestrzenno-geograficzne i antropogeniczne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo



Ryc. 3. Lokalizacja miasta Tczew na tle wybrzeża i północnej Polski. Źródło: geoportal.gov.pl

Gmina Miasto Tczew zlokalizowane jest na Pojezierzu Starogardzkim w pradolinie rzeki Wisły, w regionie Kociewie, drugim obok Kaszub regionie Pomorza Gdańskiego, w odległości ok. 30 km od Gdańska. Tczew zaliczany jest do aglomeracji trójmiejskiej. Jest jednym z najstarszych miast na Pomorzu a jego historia sięga 1252 roku. Tczew jest istotnym węzłem komunikacyjnym Polski północnej przy skrzyżowaniu szlaków drogowych Ślask – Bałtyk i Berlin – Królewiec. Krzyżują się tu droga krajowa nr 91 relacji Gdańsk – Toruń oraz droga wojewódzka nr 224 relacji Tczew – Wejherowo. W pobliżu Tczewa przebiega autostrada A1 – węzły Stanisławie oraz Swarżyn. W sąsiedztwie Tczewa przebiega droga krajowa nr 22 relacji Kostrzyn nad Odrą – Grzechotki oraz – w odległości ok. 20 km na północny wschód miasta – droga ekspresowa S7. W odległości ok. 44 km znajduje się Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Tczew jest jednym z największych węzłów kolejowych na Pomorzu. Stacja kolejowa w Tczewie jest ważną stacją w ruchu pasażerskim, jak i towarowo-przeładunkową, skomunikowaną z Trójmiastem, a także największymi miastami w Polsce[28]. W granicach administracyjnych miasta przebiegają ważne szlaki kolejowe, tj. linia kolejowa 9, magistrala węglowa 131, linia kolejowa 203 oraz łącznica kolejowa 730 Zajączkowo Tczewskie. Na terenie miasta znajdują się posterunek odgałęźny Malinowo i Tczew Suchostrzygi.



Ryc. 4. Lokalizacja gminy miasto Tczew w województwie Pomorskim.

Gmina miejska Tczew zlokalizowana jest w województwie Pomorskim, w powiecie Tczewskim (ryc. 4). Proponowane do włączenia w granice administracyjne Gminy Miasto Tczew obszary: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie łąki (3 podobszary), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo obecnie wchodzą w skład gminy wiejskiej Tczew i otaczają bezpośrednio gminę miasto Tczew. Wskazane obszary opracowania to:

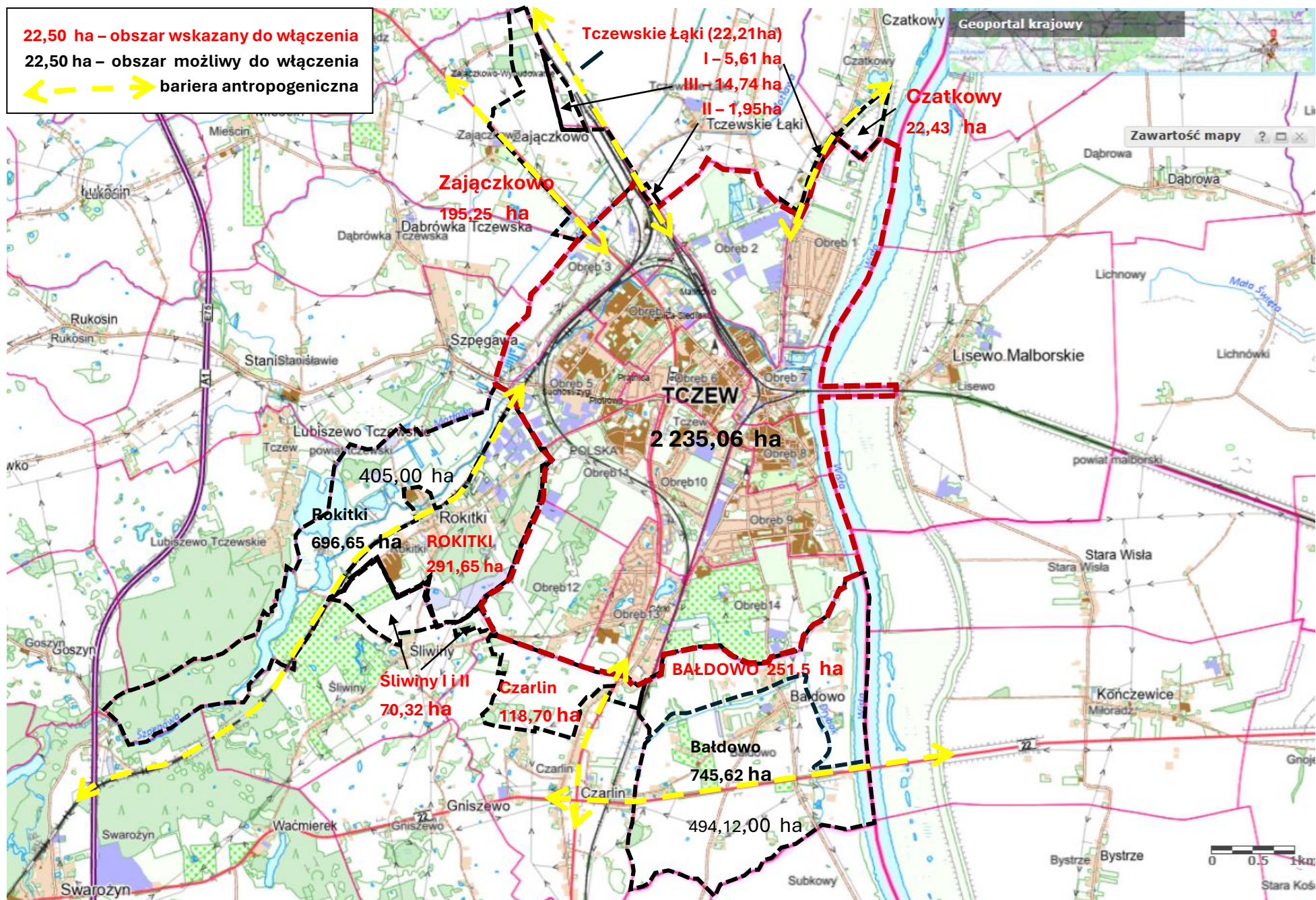
- obszar Czatkowy o powierzchni 11,79 ha jako część obrębu geodezyjnego Czatkowy w gminie Tczew oddzielonego od miasta Tczew i rzeki Wisły kilkumetrowymi wałami przeciwpowodziowymi,
- podobszar Tczewskie Łąki I o powierzchni 4,61 ha jako odcinek ul. Czatkowskiej położonej w granicach obrębu geodezyjnego Tczewskie Łąki w gminie Tczew,
- podobszar Tczewskie Łąki II o powierzchni 1,89 ha jako fragment terenów kolei położony w granicach obrębu geodezyjnego Tczewskie Łąki w gminie Tczew,
- podobszar Tczewskie Łąki III o powierzchni 14,74 ha jako część obrębu geodezyjnego Tczewskie Łąki w gminie Tczew,
- obszar Zajączkowo o powierzchni 186,83 ha jako część obrębu geodezyjnego Zajączkowo w gminie Tczew między Zajączkowem Dworzec a DK91 i obrębem Dąbrowa Tczewska bez zabudowy mieszkaniowej (pod suchy port – Tczew Zajączkowo z terenami inwestycyjnymi Zajączkowo PSK),
- obszar Rokitki o powierzchni 696,65 ha (w całości) jako GPEC z rozległą strefą przemysłową i osiedlami w zabudowie wielorodzinnej i rozległymi terenami otwartymi za LK 203 Kostrzyn-Tczew,
- obszar Śliwiny o powierzchni ok. 71,4 ha jako niezabudowana część obrębu geodezyjnego Śliwiny (491,38 ha) w bezpośrednim sąsiedztwie Nowych Rokitek i Osiedla Kocińskiego oraz żwirowni Rokitki,
- obszar Czarlin o powierzchni ok. 119,2 ha jako niezabudowana część obrębu geodezyjnego Czarlin (579,71 ha) w bezpośrednim sąsiedztwie południowej granicy miasta Tczew i przedłużeniem terenów przemysłowych między DK 91 i LK 131 Tczew – Chorzów Batory,
- obszar Bałdowo jako cały obręb Bałdowo o powierzchni 745,62 ha jako zabudowane i niezabudowane tereny rozciągające się od południowej granicy miasta Tczew za DK 22 w kierunku mostu Knybawskiego prowadzącego przez rzekę Wisłę.

Proponowane do włączenia w granice gminy miasto Tczew obszary Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin oraz Bałdowo zajmują łączną powierzchnię ok. 2 733,22 ha, z tego w wyniku wstępnych analiz i konsultacji eksperckich wskazano obszar przyłączenia wynoszący łącznie ok. 1852,73 ha.

Niezwykle istotne jest podkreślenie, że powierzchnia gminy miasta Tczew wg. stanu na 31.12. 2025 roku wynosząca 22,3506 km² (2 235,06 ha) 17,86 km² jest znacząco mniejsza od łącznej powierzchni 9 analizowanych do przyłączenia obszarów i podobszarów (2 733,22 ha) a po wstępnych analizach i konsultacjach eksperckich niewiele mniejsza od obecnej powierzchni miasta Tczew (1852,73 ha wobec 2235,06 ha). Faktyczne włączenie tak znaczącej powierzchni obszarów i podobszarów do gminy miasto Tczew powodować będzie faktycznie nieomal podwojenie obszaru gminy miasto Tczew, przy czym skala takiej zmiany granic w żaden sposób nie narusza ustawowych wymogów granicznych zmniejszenia powierzchni gminy wiejskiej Tczew oraz zmniejszenia liczby mieszkańców w gminie wiejskiej Tczew. Przeprowadzone autorskie analizy planistyczno-przestrzenne oraz funkcjonalno-przestrzenne wskazują na możliwość ograniczenia powierzchni obszaru włączenia w obrębie Rokitki do terenów po wschodniej stronie LK 203 z uwzględnieniem zabudowanego fragmentu obrębu wyłącznie w sąsiedztwie ul. Kasztanowej. Tym samym włączany i poddany bardzo szczegółowej analizie obszar włączenia może być pomniejszony o ok. 405 ha niezabudowanej części obrębu Rokitki (291,65 ha z 695,65 ha). Oznacza to, że powierzchnia gminy Tczew zmniejszyłaby się z 17 060,20 ha do 15 612,47 ha (zmniejszenie powierzchni o ok. 8,5%), a obszar miasta Tczew zwiększyłby się z 2 235,06 ha do 3 682,79 ha (wzrost o 61%). Ewentualne ograniczenie powierzchni włączenia w obrębie Bałdowo do terenów po północnej stronie DK 22 i wyłączenie terenów po południowej stronie DK22 byłoby nieracjonalne (mimo dużej powierzchni ok. 270 ha) ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo od południa z gminą Subkowy, gdzie część granicy gminy przebiega na rzece Drybak a wszystkie przysiółki i zabudowania są bezpośrednio połączone układem ulic z DK22 oraz wsią Bałdowo i gminą wiejską Tczew (ul. Słoneczna, ul. Stenclówka, ul. Złote Łany, ul. Świętego Wojciecha, ul. Makowa).

Analizy przestrzenno-funkcjonalne oraz społeczno-ekonomiczne w połączeniu z istotnymi barierami antropogenicznymi wskazują na określone kierunki zmian granic miasta Tczew. Analiza kluczowych barier antropogenicznych i przestrzennych (ryc.3) wskazuje dodatkowe czynniki wpływające na kierunki i obszar zmian granic tj.:

- bariera antropogeniczna w formie ul. Czatkowskiej z wałem przeciwpowodziowym oraz barierą w formie wału na zachodniej krawędzi rzeki Wisły (dla obszaru Czatkowy),
- bariery antropogeniczne w formie ul. Czatkowskiej, ul./al. Solidarności oraz bardzo szerokiego układu torowego wzdłuż linii kolejowej ze stacją Zajączkowo Dworzec (dla obszaru Tczewskie Łąki, w tym podobszarów I, II, III),
- bariera antropogeniczna w formie linii kolejowej 203 relacji Kostrzyn – Tczew (dla obszaru Rokitki),
- bariery antropogeniczne w formie dróg krajowych DK22 i DK91 dzielących obszary włączenia (dla obszarów Czarlin i Bałdowo).



Ryc. 5. Lokalizacja rozpatrywanych do włączenia obszarów na tle granic administracyjnych i obrębów geodezyjnych Tczewa i jego otoczenia. Źródło: Geoportal.gov.pl.

Wskazywane w opracowaniu bariery antropogeniczne uszczegóławiają zasięg przestrzenny zmian granic miasta Tczew oraz poszczególnych postulowanych obszarów i podobszarów. Analiza barier antropogenicznych poszczególnych obszarów i podobszarów wskazuje na bezdyskusyjną możliwość włączenia do miasta Tczew następujących obszarów gminy Tczew, tj.:

- obszar Czatkowy o powierzchni ok. 22,43 ha w celu rozbudowy infrastruktury oczyszczalni ścieków obsługującej aglomerację wodno-ściekową Tczew,
- podobszar I Tczewskie Łąki obejmujący odcinek ulicy Czatkowskiej o powierzchni ok. 5,61 ha w celu modernizacji i rozbudowy infrastruktury drogowej na odcinku ok. 1,5 km (wymiana instalacji podziemnych, modernizacja nawierzchni ulicy, budowa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów z oświetleniem, poprawa bezpieczeństwa ruchu),
- podobszar II Tczewskie Łąki obejmujący nieruchomości PKP (działki 177, 176/1, 178/1) o powierzchni ok. 1,95 ha w celu ujednolicenia przynależności terytorialnej terenów PKP w ramach docelowego obszaru gminy miasto Tczew,
- podobszar III Tczewskie Łąki obejmujący nieruchomości rolne (działki 1,2, 3, 4, 5, 6, 7, 9/7) o powierzchni ok. 14,74 ha w celu ujednolicenia przynależności terytorialnej terenu w ramach docelowego obszaru gminy miasto Tczew,
- obszar Zajączkowo obejmujący kilkadziesiąt niezabudowanych działek użytkowanych rolniczo o łącznej powierzchni ok. 195,25 ha w celu lokalizacji (łącznie z podobszarami II i III Tczewskie Łąki) projektowanego Suchego Portu „Zajączkowo Tczewskie” jako integralnego elementu sieci TEN-T
- obszar Rokitki o powierzchni 696,65 ha przedzielony LK 203 relacji Kostrzyn – Tczew na predysponowany do włączenia w granice administracyjne gminy miasto Tczew silnie zurbanizowany i zagospodarowywany podobszar południowo-wschodni o powierzchni ok. 291,65 ha (łącznie z obszarem zabudowanym po stronie północno-zachodniej od LK 203 przy ul. Kasztanowej nr. 7-46 wokół OSP Rokitki wraz z numerem Rokitki 15) oraz podobszar północno-zachodni o powierzchni ok. 405 ha o charakterze naturalnym i wód płynących jako rzeki Motława i Kanatu Młyńskiego z Jeziorem Rokickim Dużym oraz wód stojących (stawów) z kilkoma bardzo rozproszonymi nieruchomościami (nr. 9, 9A, 10, 20, 31, 32, 32A, 32B, 32C, 72), który ze względu na bardzo znaczący obszar raczej nie powinien być włączany do gminy Miasto Tczew.
- podobszar I Śliwiny o powierzchni ok. 62,82 ha przylegający bezpośrednio do granic miasta Tczew oraz rozbudowywanego osiedla Nowe Rokitki oraz Osiedla Kocińskiego jako rezerwa terenów inwestycyjnych dla potrzeb kontynuacji intensywnej zabudowy wielorodzinnej.
- podobszar II Śliwiny o powierzchni ok. 7,50 ha przylegający bezpośrednio do żwirowni Rokitki pełniący obecnie funkcje rolnicze jako rezerwa terenów inwestycyjnych dla potrzeb możliwości zabudowy terenu w sąsiedztwie żwirowni Rokitki
- obszar Czarlin o powierzchni 118,70 ha przylegający bezpośrednio do południowej granicy miasta Tczew od drancy obrębu Śliwiny do zachodniej granicy terenu zabudowanego obrębu Czarlin jako rezerwa terenów inwestycyjnych o funkcji mieszkaniowej i usługowej dla miasta Tczew.
- obszar Bałdowo o powierzchni 745,62 ha przylegający bezpośrednio do południowej granicy miasta Tczew, jako rezerwa terenów pod rozwój funkcji mieszkaniowych zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności oraz rozwoju funkcji logistycznych, magazynowych i usługowo-przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie DK 22.

Łączna powierzchnia terenów gminy Tczew jakie po uwzględnieniu barier fizjograficznych powinny być bezwzględnie włączone do miasta Tczew wynosi łącznie ok. 720,65 ha a po uwzględnieniu obszaru Bałdowo (745,62 ha) ok. 1 466,27 ha. Zdaniem autora bazując na dodatkowych czynnikach fizjograficznych w postaci kluczowych barier antropogenicznych w przygotowywanym I etapie rozszerzenia granic warto dodatkowo odpuścić włączenie 405,00 ha północno-zachodniej części obszaru Rokitki.

Proponowany obszar włączany w granice gminy miasto Tczew wynosi łącznie ok. 720,65 ha a po uwzględnieniu postulowanego całego obrębu Bałdowo już 1 466,27 ha.

Tym samym zdaniem autora należy jako wariant bazowy uwzględnić włączenie obszarów: Czatkowy (22,43 ha), Tczewskie Łąki (22,21 ha), Zajączkowo (195,25 ha), Rokitki Półd-Wsch (291,65 ha), Śliwiny (70,32 ha) oraz Czarlin (118,70 ha) o łącznej powierzchni 720,56 ha. W wariantie rozszerzonym możliwe jest włączenie obszaru Bałdowo (745,62 ha). **W wariantie bazowym miasto Tczew zwiększyłoby swój obszar z 2 235,06 ha do 2 955,62 ha**, a w wariantie rozszerzonym z 2 235,06 ha do 3 701,24 ha.

**UCHWAŁA NR XX/269/2025
RADY MIEJSKIEJ W TCZEWIE**

z dnia 27 listopada 2025 r.

w sprawie przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych Miasta Tczewa

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153) po zasięgnięciu opinii Komisji Polityki Gospodarczej, Komisji Finansowo - Budżetowej, Komisji Edukacji, Kultury i Kultury Fizycznej, oraz Komisji Polityki Społecznej, Rada Miejska w Tczewie uchwala, co następuje:

§ 1.

Wyraża wolę przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych Miasta Tczewa, polegającej na włączeniu w granice administracyjne miasta przyległych obrębów wiejskich lub ich części o łącznej powierzchni 1871.1864 ha obejmujących:

- 1) obręb ewidencyjny Bałdowo o powierzchni 745.6210 ha, oznaczony na załączniku graficznym Nr 1 kolorem brązowym;
- 2) część obrębu ewidencyjnego Czarlin o powierzchni 118.7037 ha, oznaczona na załączniku graficznym Nr 1 kolorem niebieskim;
- 3) część obrębu ewidencyjnego Śliwiny o powierzchni 70.3208 ha, oznaczona na załączniku graficznym Nr 1 kolorem zielonym;
- 4) obręb ewidencyjny Rokitki o powierzchni 696.6517 ha, oznaczony na załączniku graficznym Nr 1 kolorem żółtym;
- 5) część obrębu ewidencyjnego Zajączkowo o powierzchni 195.2484 ha, oznaczona na załączniku graficznym Nr 1 kolorem różowym;
- 6) część obrębu ewidencyjnego Tczewskie Łąki o powierzchni 22.2129 ha, oznaczona na załączniku graficznym Nr 1 kolorem szarym;
- 7) część obrębu ewidencyjnego Czatkowy o powierzchni 22.4247 ha, oznaczona na załączniku graficznym Nr 1 kolorem czerwonym.

§ 2.

Granice obszarów objętych proponowaną zmianą przedstawiono na rysunku w skali 1:55000, stanowiącym załącznik Nr 1 do niniejszej uchwały wraz z wykazem działek wchodzących w skład poszczególnych obszarów stanowiącym załącznik Nr 2 do niniejszej uchwały.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miejskiej
w Tczewie
Marcin Kussowski

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 18 ust. 1 w związku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1153), ustalenie oraz zmiana granic gminy miejskiej Tczew następuje w drodze rozporządzenia Rady Ministrów, po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji z mieszkańcami oraz zasięgnięciu opinii zainteresowanych rad gmin.

Podjęcie niniejszej uchwały jest niezbędne w celu rozpoczęcia procedury zmiany granic administracyjnych, której zasadniczym celem jest dostosowanie ich przebiegu do aktualnych uwarunkowań przestrzennych, społecznych i gospodarczych.

Planowana zmiana ma na celu usprawnienie procesów zarządzania przestrzenią, zapewnienie spójności terytorialnej oraz poprawę dostępności do infrastruktury publicznej, w szczególności w kontekście intensywnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej na obszarach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie miasta. W ostatnich latach na terenach przylegających do granic miasta nastąpiła dynamiczna transformacja funkcjonalna – dotychczasowe grunty rolne zostały stopniowo przekształcone w tereny zabudowy mieszkaniowej o charakterze typowo miejskim.

Nowo powstałe osiedla, zarówno pod względem układu urbanistycznego, zagęszczenia zabudowy, jak i sposobu życia mieszkańców, stanowią naturalne przedłużenie tkanki miejskiej. W praktyce funkcjonują one jako integralna część miasta – mieszkańcy korzystają z jego infrastruktury drogowej, edukacyjnej, kulturalnej, handlowej oraz z usług komunalnych świadczonych przez jednostki miejskie. Jednocześnie formalny przebieg granicy pomiędzy gminą miejską a gminą wiejską nie odzwierciedla tych rzeczywistych powiązań funkcjonalnych i społecznych.

Obecny układ granic nie odpowiada faktycznemu zasięgowi zabudowy, istniejącemu układowi komunikacyjnemu ani współczesnemu sposobowi użytkowania terenów. W konsekwencji prowadzi to do szeregu trudności w zakresie racjonalnego planowania przestrzennego, realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz świadczenia usług publicznych. Brak zgodności granic z rzeczywistością terenową powoduje rozproszenie kompetencji i odpowiedzialności pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, co utrudnia skuteczne zarządzanie przestrzenią oraz efektywne wykorzystanie środków publicznych.

W kontekście dalszego rozwoju miasta istotne jest również zapewnienie odpowiednich terenów przeznaczonych pod działalność gospodarczą i inwestycyjną. Obecnie wszystkie dostępne grunty w ramach Specjalnej Strefy Ekonomicznej zostały zagospodarowane, co ogranicza możliwości lokowania nowych inwestycji oraz rozwoju przedsiębiorczości. Zmiana granic umożliwi włączenie do obszaru miasta terenów o potencjale inwestycyjnym, co stworzy warunki do pozyskania nowych inwestorów, zwiększenia zatrudnienia oraz poszerzenia bazy podatkowej miasta.

Ważnym aspektem planowanej zmiany jest również konieczność zabezpieczenia terenów pod przyszłą rozbudowę i modernizację infrastruktury komunalnej, w tym Zakładu Wodociągów i Kanalizacji. Rozwój miasta oraz wzrost liczby mieszkańców wiąże się z koniecznością zwiększenia przepustowości sieci wodno-kanalizacyjnej, budowy nowych obiektów technicznych oraz zapewnienia odpowiednich rezerw terenowych dla infrastruktury krytycznej. Uwzględnienie tych obszarów w granicach miasta pozwoli na ich planowanie i zagospodarowanie w sposób kompleksowy i długofalowy.

Kwestii regulacji wymagają również pasy drogowe dróg przebiegających w rejonach granicznych. W kilku przypadkach ich fragmenty znajdują się już poza formalnymi granicami miasta, mimo że są użytkowane i utrzymywane przez służby miejskie. Taka sytuacja generuje problemy administracyjne, organizacyjne i finansowe, zwłaszcza w zakresie zarządzania infrastrukturą drogową, utrzymania dróg oraz organizacji transportu publicznego. Korekta granic pozwoli na uregulowanie tych kwestii i zapewni spójność zarządzania siecią drogową.

Zmiana granic pozwoli zatem na uporządkowanie istniejącego stanu faktycznego i dostosowanie przebiegu granicy do rzeczywistego zasięgu zabudowy, sieci infrastrukturalnych oraz powiązań funkcjonalnych. Umożliwi prowadzenie spójnej polityki przestrzennej i inwestycyjnej, zapewni mieszkańcom jednolity standard obsługi w zakresie infrastruktury technicznej, transportu publicznego, gospodarki odpadami, oświaty czy opieki społecznej, a jednocześnie stworzy warunki do dalszego zrównoważonego rozwoju miasta i jego otoczenia.

Przewodniczący Rady Miejskiej w
Tczewie
Marcin Kussowski

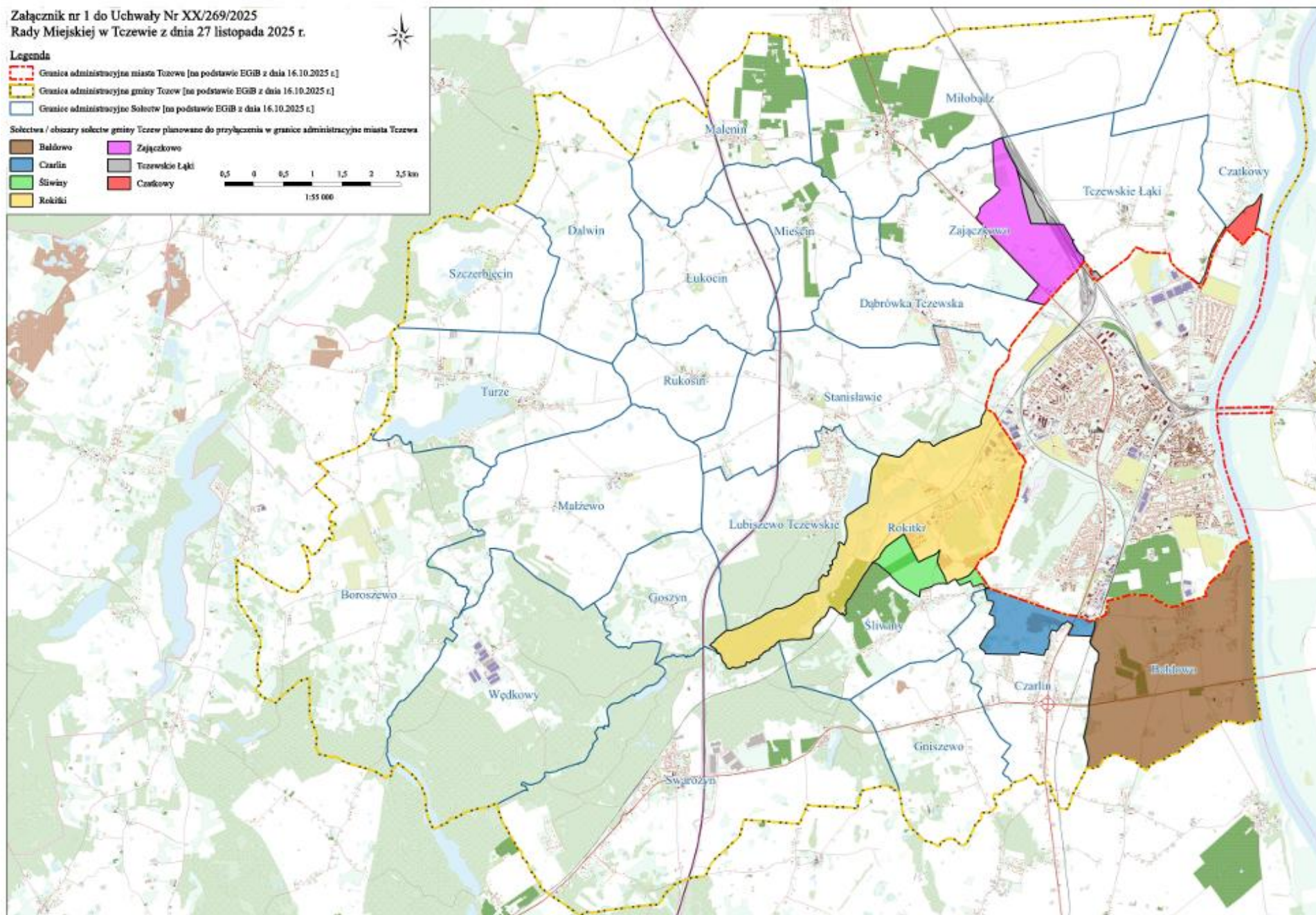
Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XX/269/2025
Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 27 listopada 2025 r.

Legenda

- Granica administracyjne miasta Tczewu [na podstawie EGIB z dnia 16.10.2025 r.]
- Granica administracyjne gminy Tczew [na podstawie EGIB z dnia 16.10.2025 r.]
- Granice administracyjne Sołectw [na podstawie EGIB z dnia 16.10.2025 r.]

Sołectwa / obszary sołectw gminy Tczew planowane do przyłączenia w granice administracyjne miasta Tczewu

- | | |
|--|---|
| Bałdowo | Zajęczkowo |
| Czarlin | Tczewskie Łąki |
| Śliwiny | Czarkowy |
| Rokitki | |



Id: 0DADA6A0-7785-4A52-994C-73A875F23D42. Podpisany

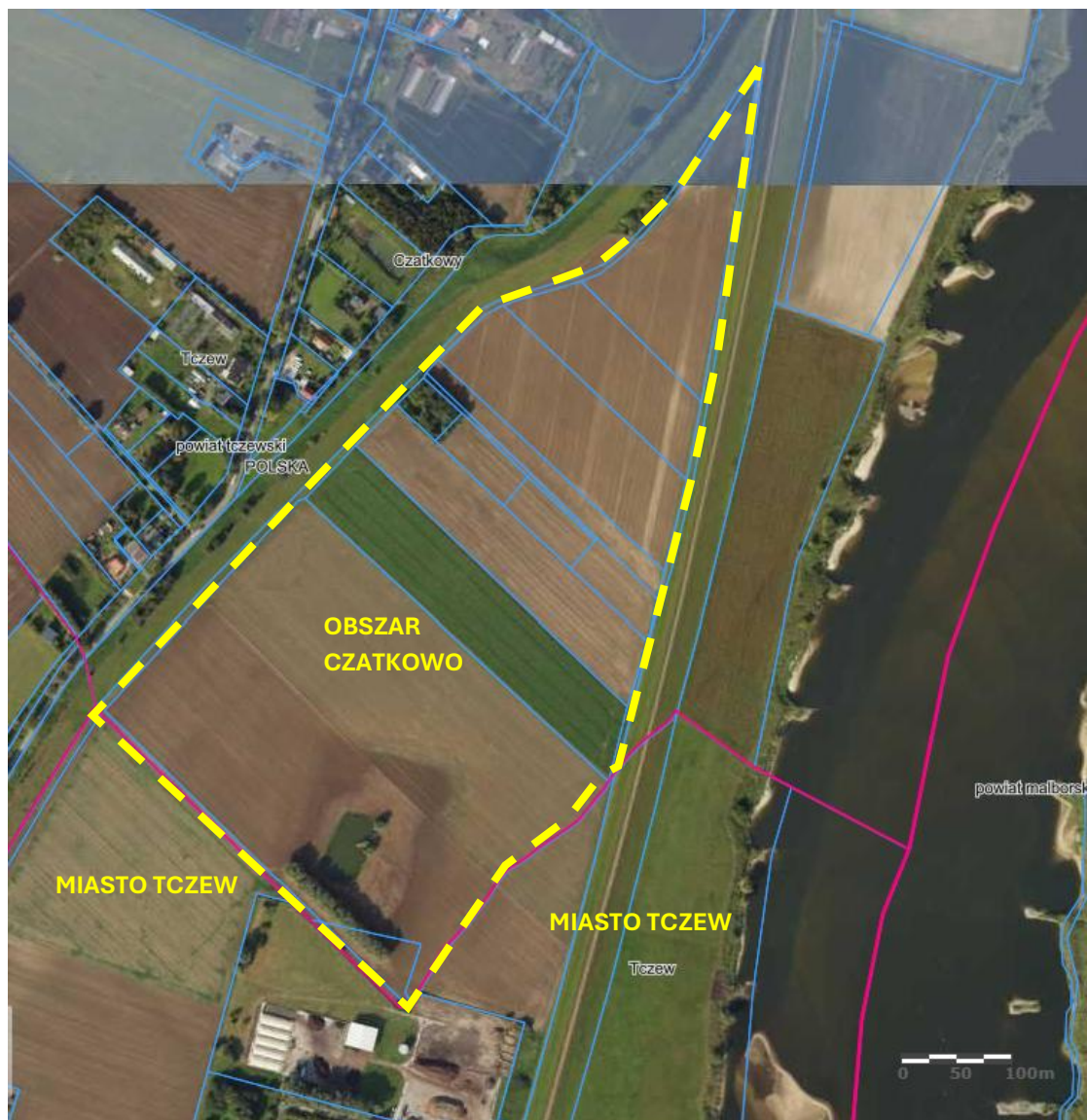
Strona 1

Ryc. 7. Załącznik: UCHWAŁA NR XX/269/2025 RM W TCZEWIE z dnia 27 listopada 2025 r. w sprawie przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych m. Tczew

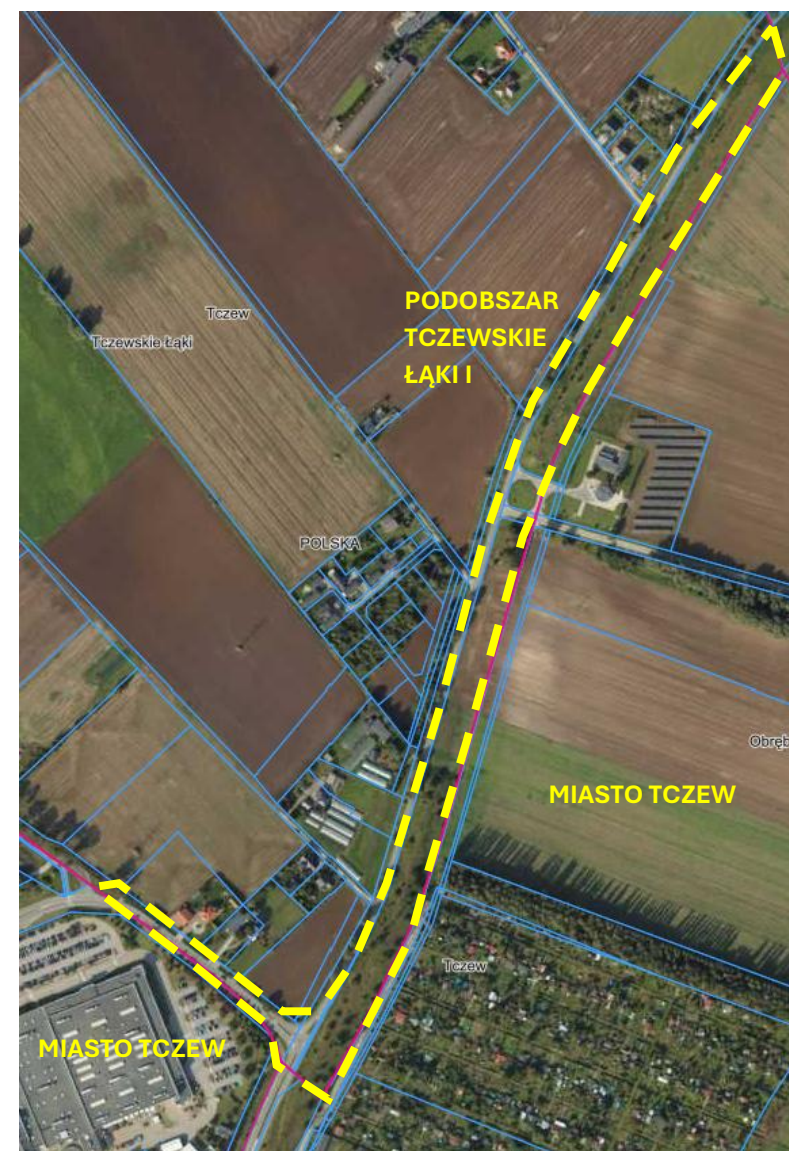
Lp.	Symbol literowy	Nazwa strefy planistycznej	Profil funkcjonalny strefy planistycznej		Minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej [%]''
			podstawowy ²⁾	dodatkowy ²⁾	
1	SW	STREFA WIELOFUNKCYJNA Z ZABUDOWĄ MIESZKANIOWĄ WIELORODZINNĄ	teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, teren usług, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, teren handlu wielkopowierzchniowego, teren zieleni naturalnej, teren ogrodów działkowych, teren lasu, teren wód	30
2	SJ	STREFA WIELOFUNKCYJNA Z ZABUDOWĄ MIESZKANIOWĄ JEDNORODZINNĄ	teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, teren usług, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren zabudowy letniskowej lub rekreacji indywidualnej, teren ogrodów działkowych, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	30
3	SZ	STREFA WIELOFUNKCYJNA Z ZABUDOWĄ ZAGRODOWĄ	teren zabudowy zagrodowej, teren produkcji w gospodarstwach rolnych, teren akwakultury i obsługi rybactwa, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren wielkotowarowej produkcji rolnej, teren rolnictwa z zakazem zabudowy, teren biogazowni, teren usług, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	30
4	SU	STREFA USŁUGOWA	teren usług, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren składów i magazynów, teren elektrowni słonecznej, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	30
5	SH	STREFA HANDLU WIELKOPOWIERZCHNIOWEGO	teren handlu wielkopowierzchniowego, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren usług, teren składów i magazynów, teren elektrowni słonecznej, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	30
6	SP	STREFA GOSPODARCZA	teren produkcji, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren usług, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	20
7	SR	STREFA PRODUKCJI ROLNICZEJ	teren produkcji w gospodarstwach rolnych, teren wielkotowarowej produkcji rolnej, teren akwakultury i obsługi rybactwa, teren komunikacji, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren rolnictwa z zakazem zabudowy, teren biogazowni, teren elektrowni słonecznej, teren elektrowni wiatrowej, teren elektrowni wodnej, teren zieleni urządzonej, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	30
8	SI	STREFA INFRASTRUKTURALNA	teren infrastruktury technicznej, teren komunikacji	teren usług, teren produkcji, teren zieleni urządzonej, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	20
9	SN	STREFA ZIELENI I REKREACJI	teren zieleni urządzonej, teren plaży, teren wód, teren komunikacji, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren usług sportu i rekreacji, teren usług kultury i rozrywki, teren usług handlu detalicznego, teren usług gastronomii, teren usług turystyki, teren usług nauki, teren usług edukacji, teren usług zdrowia i pomocy społecznej, teren ogrodów działkowych, teren zieleni naturalnej, teren lasu	50
10	SC	STREFA CMĘTARZY	teren cmentarza, teren komunikacji, teren zieleni urządzonej, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren usług kultu religijnego, teren usług handlu detalicznego, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	30
11	SG	STREFA GÓRNICTWA	teren górnictwa i wydobywania, teren komunikacji, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren produkcji, teren usług handlu, teren usług rzemieślniczych, teren usług gastronomii, teren usług biurowych i administracji, teren usług nauki, teren zieleni urządzonej, teren zieleni naturalnej, teren lasu, teren wód	-
12	SO	STREFA OTWARTA	teren rolnictwa z zakazem zabudowy, teren lasu, teren zieleni naturalnej, teren wód, teren komunikacji, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren elektrowni wiatrowej, teren elektrowni słonecznej, teren elektrowni geotermalnej, teren elektrowni wodnej, teren biogazowni, teren zieleni urządzonej	-
13	SK	STREFA KOMUNIKACYJNA	teren autostrady, teren drogi ekspresowej, teren drogi głównej ruchu przyspieszonego, teren drogi głównej, teren komunikacji kolejowej i szynowej, teren komunikacji kolei linowej, teren komunikacji wodnej, teren komunikacji lotniczej, teren obsługi komunikacji, teren infrastruktury technicznej ³⁾	teren drogi zbiorczej, teren usług handlu detalicznego, teren usług gastronomii, teren usług turystyki, teren zieleni urządzonej, teren lasu, teren zieleni naturalnej, teren wód	

Ryc.8. Strefy planistyczne w planach ogólnych obowiązujących w Polsce od 30 czerwca 2026 roku. Źródło: <https://bip.malopolska.pl/api/files/3584228>

Dla potrzeb opracowania autor podjął autorską próbę propozycji preferowanych STREF PLANISTYCZNYCH dla poszczególnych obszarów i podobszarów włączenia. Oznaczenia przyjęte dla stref planistycznych zostały częściowo wykorzystane w charakterystyce poszczególnych obszarów proponowanych do włączenia do miasta Tczew.

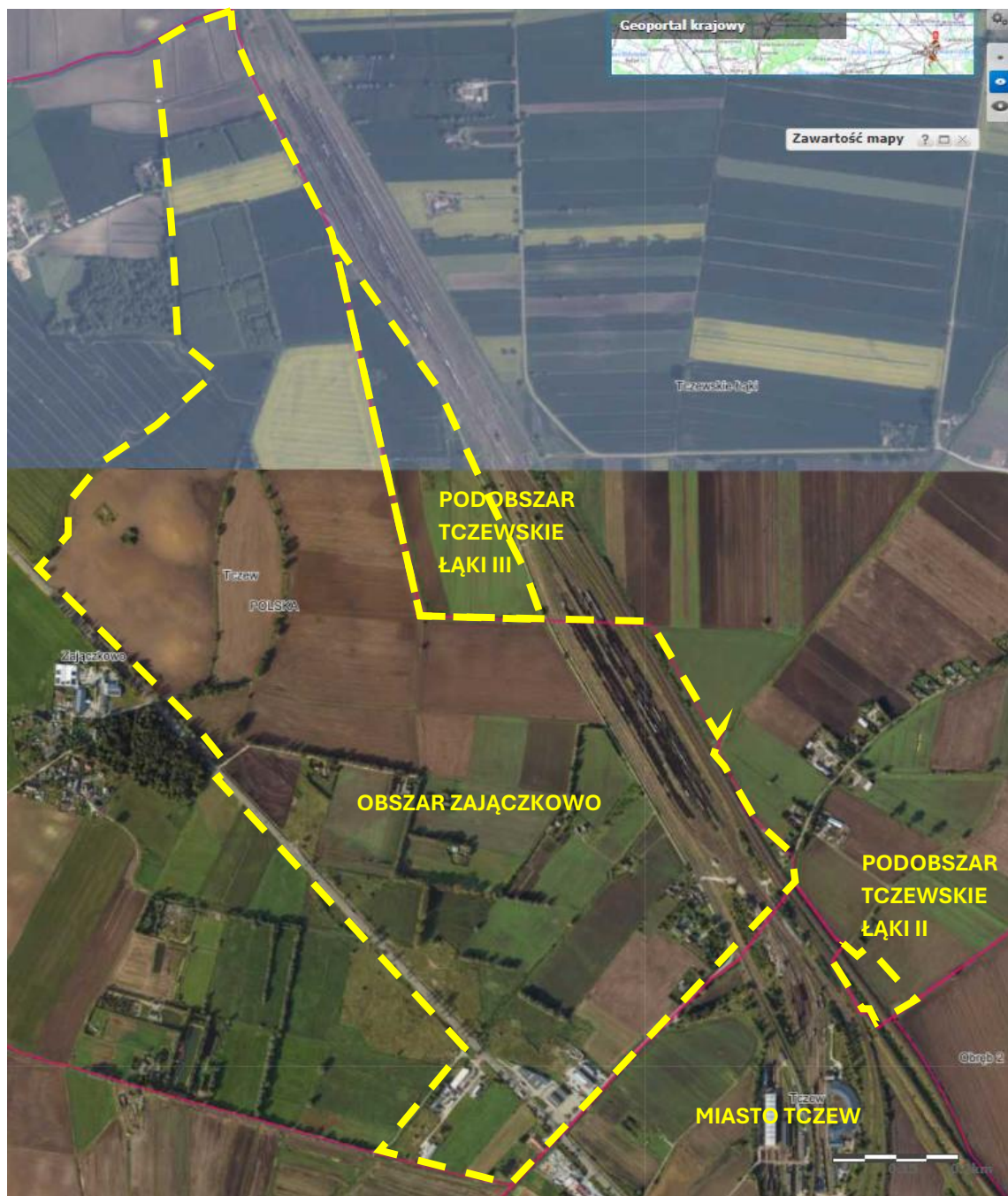


Ryc.9. Obszar Czatkowo wg. stanu w VII 2025 roku. Widoczne jest rolnicze użytkowanie ziemi oraz brak jakiegokolwiek zabudowy. Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>



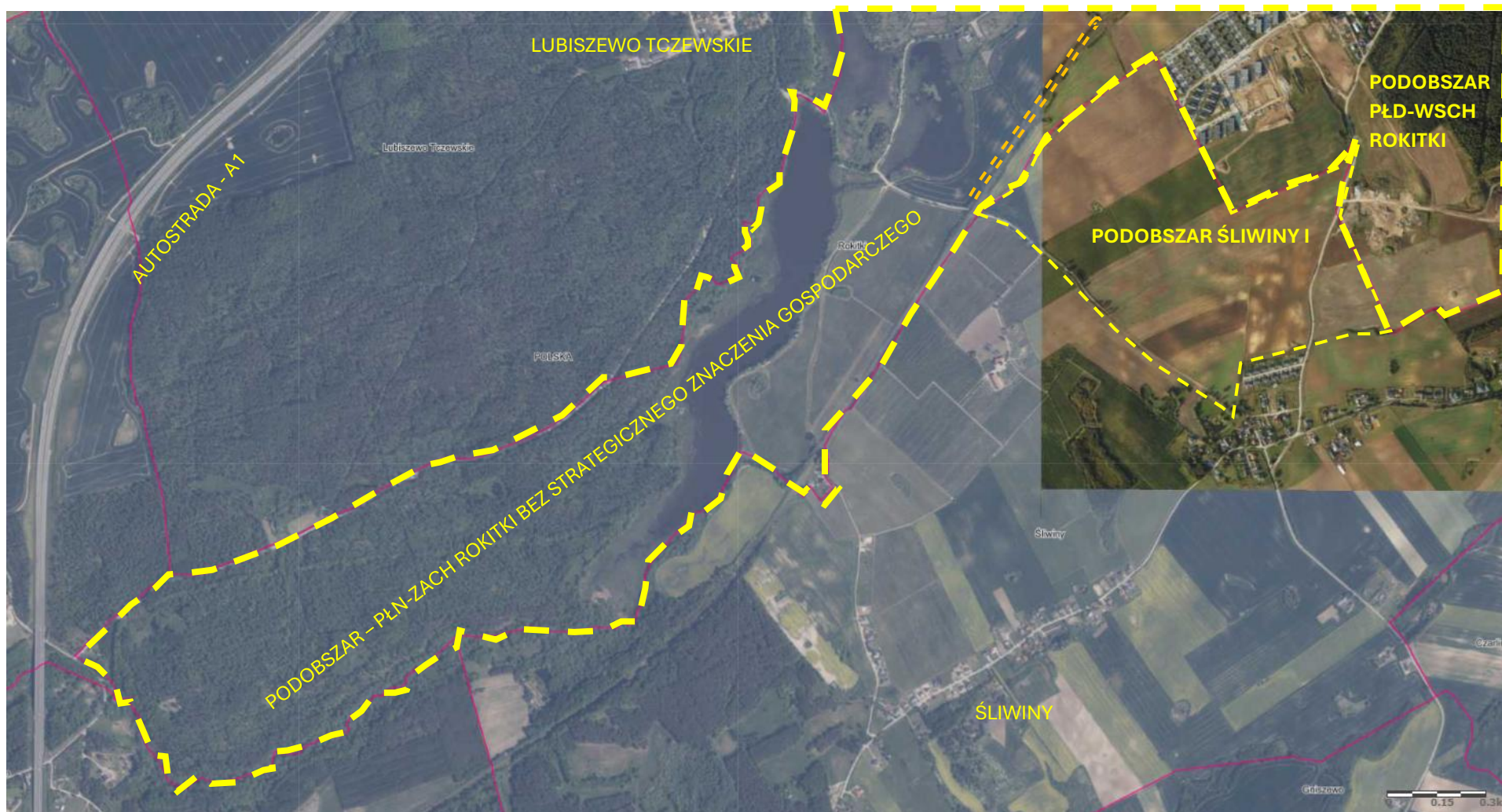
Ryc.10. Podobszar I Tczewskie Łąki wg. stanu w VII 2025 r. Widoczna jest ul. Czatkowska i ul. Malinowska oraz przyległy do nich pas drogowy Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>

Proponowane przyłączenie obszaru Czatkowo (Ryc.9) oraz podobszaru I Tczewskie Łąki (ryc.10) jest w pełni naturalnym procesem konsolidacji przestrzenno-funkcjonalnej tkanki technicznej i infrastrukturalnej miasta pod potrzeby rozbudowy oczyszczalni ścieków (Czatkowo) oraz modernizacji i rozbudowy ul. Czatkowskiej oraz ul. Malinowskiej. Obecnie ulice te wykazują braki w zakresie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. W świetle planu ogólnego powinny to być strefy infrastrukturalne (SI).



Ryc.11. Podobszary: Tczewskie Łąki II, III i obszar Zajączkowo. Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>

Podobszary Tczewskie Łąki I i II razem z obszarem Zajączkowo tworzą jeden z kluczowych kompleksów terenów inwestycyjnych niezbędnych dla dalszego funkcjonowania i rozwoju gospodarczego miasta Tczew. Na szczególną uwagę zasługuje w tym przypadku bardzo rozbudowany historyczny układ infrastruktury kolejowej ulokowanej w sąsiedztwie miasta Tczew. Decyzję o budowie kolei podjęto 14 stycznia 1845 roku. Prace nad pierwszym połączeniem kolejowym Tczew – Bydgoszcz rozpoczęły się w 1851 roku, lecz dopiero 19 lipca 1852 roku miał miejsce pierwszy przejazd. Natomiast oficjalne otwarcie, w obecności króla pruskiego, miało miejsce 8 sierpnia 1852 roku. W tym samym dniu oddano do użytku linię do Gdańska. W 1857 roku otwarta została linia w kierunku wschodnim do Malborka, kiedy to ukończono most na Wiśle. W 1873 roku doprowadzono linię z Piły i Chojnic, co uczyniło Tczew jednym z najważniejszych węzłów kolejowych Pomorza. Pierwotnie stacja była zlokalizowana w pobliżu łącznicy linii kolejowej nr 9 i 131 (oznaczonej aktualnie numerem 732). W miejscu obecnej grupy torów pasażerskich znajdowała się grupa torów towarowych. W latach międzywojennych od 1920 roku ruch towarowy był sukcesywnie przejmowany na obwodnicę towarową Tczewa, sieć łącznic i stację rozrządową **Zajączkowo Tczewskie**. Stacje te funkcjonują do dziś (stan na grudzień 2025). **Zajączkowo Tczewskie to towarowa stacja kolejowa w Zajączkowie, w województwie pomorskim**. Tworzą ją cztery okręgi nastawcze: ZTA, ZTB, ZTC, ZTD. Do końca 2009 roku była jedną z 10 w Polsce stacji rozrządowych, na której były przyjmowane, formowane i wyprawiane pociągi towarowe. Obecnie Zajączkowo Tczewskie posiada status stacji manewrowej. Przy stacji funkcjonuje lokomotywnia i wagonownia należąca do PKP CARGO TABOR POMORSKI sp. z o.o. - spółki zależnej od PKP Cargo. Układ linii kolejowych w Tczewie tworzy węzeł kolejowy, pozwalający m.in. na kierowanie pociągów towarowych z magistrali węglowej do **stacji Zajączkowo Tczewskie** z pominięciem głównej stacji lub kierowanie ich z tej samej magistrali w kierunku Malborka, bezpośrednio na most nadwiślański przez teren poprzedniej lokalizacji stacji. Wskazane obszary (Ryc.11) powinny być włączone w granice miasta Tczew w celu kompleksowej rozbudowy stacji kolejowej Zajączkowo i budowy dużego Suchego Portu Zajączkowo Tczewskie z rozległym zapleczem logistycznym i układem drogowym. W planie ogólnym byłyby to strefy komunikacji (SK) oraz strefa infrastrukturalna (SI).



Ryc.13. Obszar Rokitki z barierą LK 203 z zaznaczonym do wyłączenia z procesu włączenia podobszarem południowo-wschodnim. Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>

Rozpatrywany do włączenia w granice miasta Tczew obszar Rokitki dzieli w układzie 2/3 na 1/3 dwutorowa linia kolejowa LK 203 relacji Kostrzyn – Tczew na 2 podobszary o powierzchni 405,00 ha i 261,95 ha. Podobszar północno-zachodni o powierzchni ok. 405 ha poza nieco ponad 5 ha terenem zabudowanym (ul. Kasztanowa) jest nieomal zupełnie pozbawiony jakiegokolwiek zabudowy mieszkaniowej i gospodarczej. Nieomal cały podobszar północno-zachodni Rokitek zajmują tereny zalesione, wody otwarte płynące i stojące (stawy) oraz pola, łąki i pastwiska. Część tego podobszaru stanowią tereny podmokłe. Cały ten podobszar jest bardzo słabo skomunikowany i stanowi formę półnaturalnej bariery – klina nawietrzania miasta Tczew od strony południowo-zachodniej. Dwa dostępne połączenia drogowe (ul. Kasztanowa i ul. Małe Rokitki) umożliwiają przejazd pod LK 203 i stanowią połączenie bardzo słabo komunikowanego obszaru terenu wzdłuż Kanału Młyńskiego. Potencjalnie tereny te posiadają potencjał dla utworzenia ciągu terenów rekreacyjno-sportowych i wypoczynku wodnego w formie ewentualnego kąpieliska w sąsiedztwie Jeziora Rokickiego Dużego. Tereny wzdłuż zbiorników wodnych i Kanału Młyńskiego przylegają do terenów zabudowanych miejscowości i lasu wsi Lubieszewo Tczewskie. Powinna to być STREFA OTWARTA.



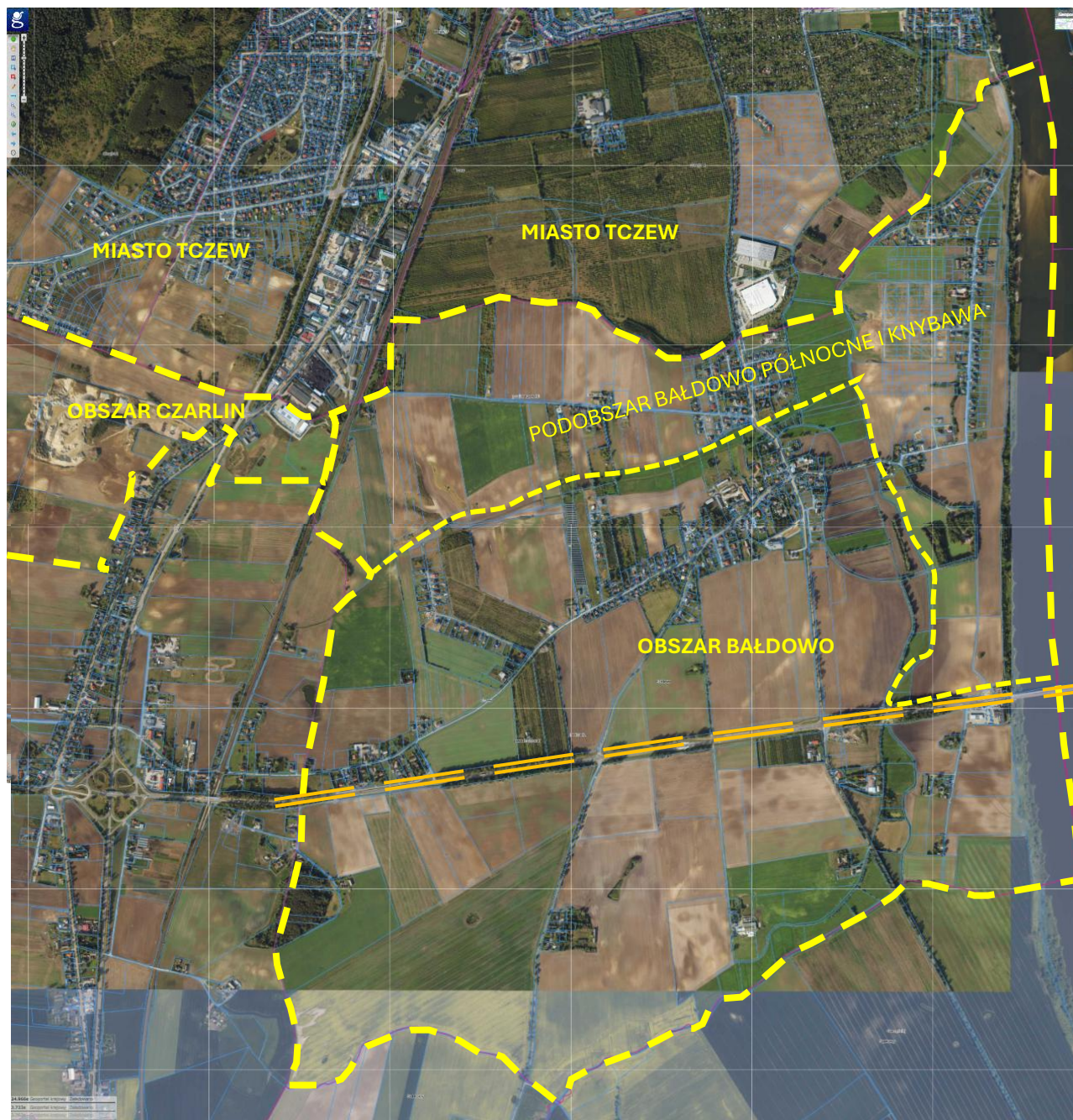
Ryc.14. Podobszary Śliwiny I i Śliwiny II sąsiadujące bezpośrednio z gminą Miasto Tczew oraz podobszarem pld.-wsch. Rokitki. Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>

Proponowane podobszary Śliwiny I i Śliwiny II stanowią bezpośrednie sąsiedztwo zagospodarowywanych i najbardziej intensywnie zabudowywanych terenów podmiejskich w ramach inwestycji mieszkaniowych pod nazwą: Nowe Rokitki (DEKPOL) oraz Osiedle Kociewskie (DEKPOL). Obecnie (2025/2026) trwa przedsprzedaż kolejnych 141 mieszkań w ramach V etapu OSIEDLA KOCIEWSKIEGO. Inwestycja ta będzie prawdopodobnie kontynuowana w kierunku południowym aż do wyczerpania zasobów terenów w obecnych granicach administracyjnych miasta Tczew. Skala realizowanej zabudowy mieszkaniowej na tym terenie w połączeniu z planowaną rozbudową infrastruktury jest kluczowym argumentem za rozszerzeniem granic miasta i faktyczną rozbudową miasta w kierunku południowym zgodnie z koncepcjami urbanistycznymi z lat 70-tych i 80-tych XX wieku. Brak decyzji o przyłączeniu tych terenów przy tak intensywnej presji urbanistycznej będzie skutkował pogłębianiem procesów dysfunkcji komunikacyjnej i usługowej. Scalenie funkcjonalno-administracyjne pozwoli na wpisanie w planie ogólnym jako STREFY SW, SJ, SU,SH, SN.



Ryc.15. Obszar Czarlin sąsiadujący bezpośrednio z gminą Miasto Tczew oraz obszarem Bałdowo. Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>

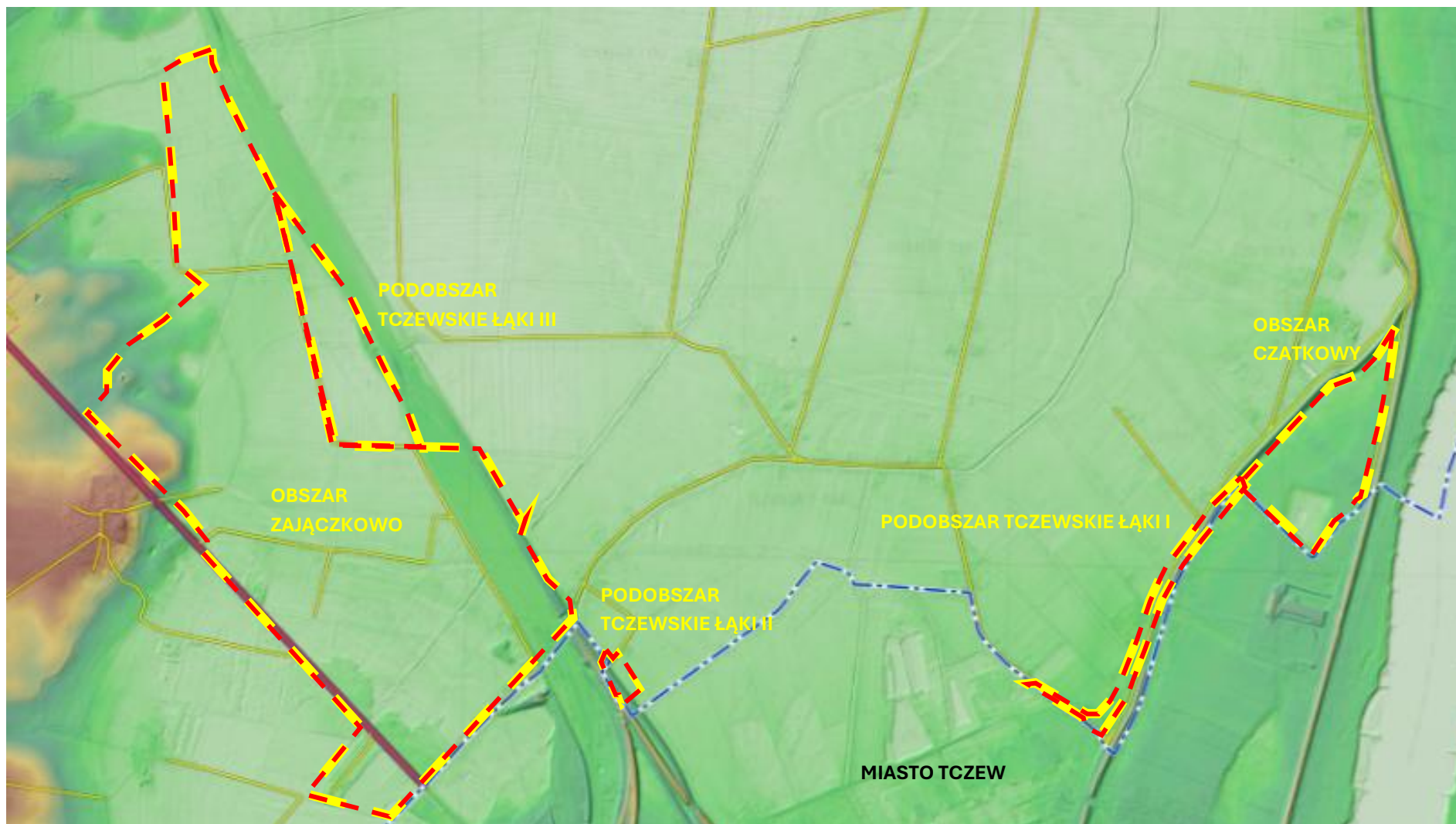
Obszar Czarlin o powierzchni 118,70 ha wg. autora może być rezerwą terenów otwartych o docelowej funkcji zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności. W planie ogólnym obszar ten może mieć zapis SJ – czyli strefa wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, z ewentualną możliwością wskazania niewielkiej części obszaru jako SW – czyli strefy wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z SU jako strefą usługową. Niewielka część obszaru między DK 91 i LK131 może być wskazana jako SP – czyli strefa gospodarcza z możliwością odbudowy dawnych bocznic kolejowych i ramp przetadunkowych dla potrzeb przemysłu i logistyki.



Obszar Bałdowo o powierzchni 745,62 ha jest klasycznym dość rozległym obrębem geodezyjnym obejmującym dość rozproszone tereny zabudowane o charakterze rolniczym i mieszkaniowym z niewielkim udziałem funkcji magazynowo-składowych i produkcyjnych. Część północno-wschodnia obszaru Bałdowo koncentruje pasmo zabudowy mieszkaniowej rezydencjonalnej o charakterze podmiejskim. Bardzo istotnym elementem przestrzennym o charakterze bariery antropogenicznej jest bardzo ruchliwa DK 22 (jako ul. Malborska). Droga ta dzieli obszar Bałdowo na 2 dość odrębne funkcjonalno-przestrzenne części – północną o powierzchni ok. 475,62 ha (z drogą DK22) oraz południową o powierzchni ok. 270,00 ha. Część północna obszaru Bałdowo cechuje się zwartą pasmową zabudową w dłużej kilku głównych ulic dojazdowych, natomiast część południowa to pojedyncze przysiółki lub gospodarstwa rolne do których prowadzą odcinki dróg utwardzonych lub gruntowych. Obszar Bałdowo można docelowo podzielić na kilka wyraźnie różniących się funkcjonalnie i przestrzennie STREF PLANISTYCZNYCH, tj.:

- strefa wielofunkcyjna z zabudową ogrodową (SZ),
- strefa wielofunkcyjna z zabudową jednorodzinną (SJ),
- liczne rozproszone strefy dla produkcji rolniczej (SR),
- liczne rozproszone strefy otwarte (SO) przyległe do SR,
- strefa komunikacyjna (SK) w ciągu DK 22 i jej sąsiedztwie w przypadku zjazdów i ewentualnym wskazaniu strefy/stref gospodarczych (SP) lub stref usług (SU). Północna część obszaru posiada potencjał dalszej integracji z miastem Tczew, część południowa (za DK 22) w przypadku przyłączenia całego obszaru do miasta Tczew może być rezerwą terenów pod strefy gospodarcze (SP) i strefy usług (SU) przechodzące w kierunku południowym w strefę działalności rolniczej (SR) opartej na gospodarce rolnej czy ogrodnictwie.

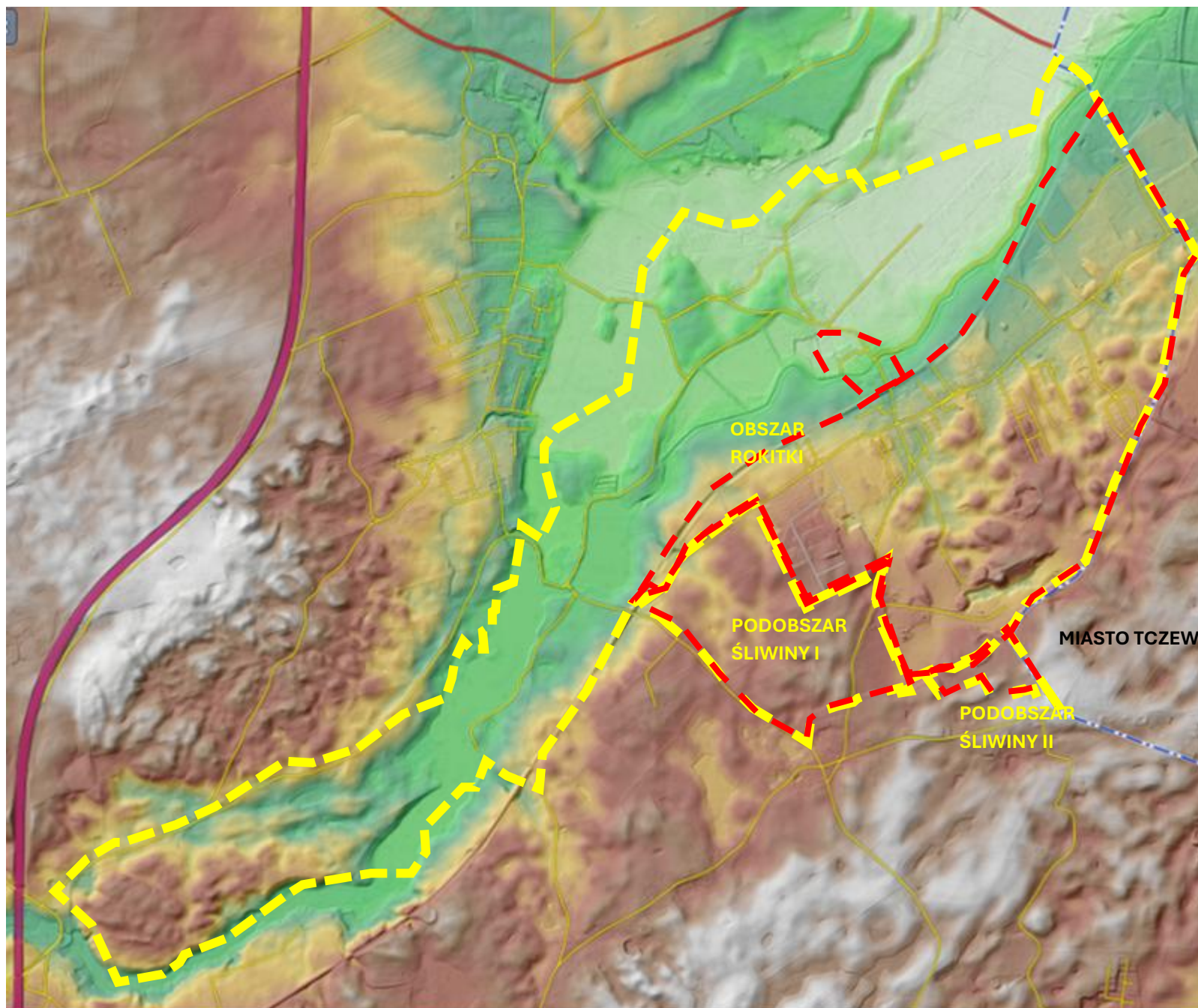
Ryc.16. Obszar Bałdowo sąsiadujący bezpośrednio z miastem Tczew i obszarem Czarlin. Źródło: <https://mapy.geoportal.gov.pl>



Ryc.17. Zasięg obszaru Czarlin, podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki oraz obszaru Zajączkowo na tle mapy wysokościowej. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

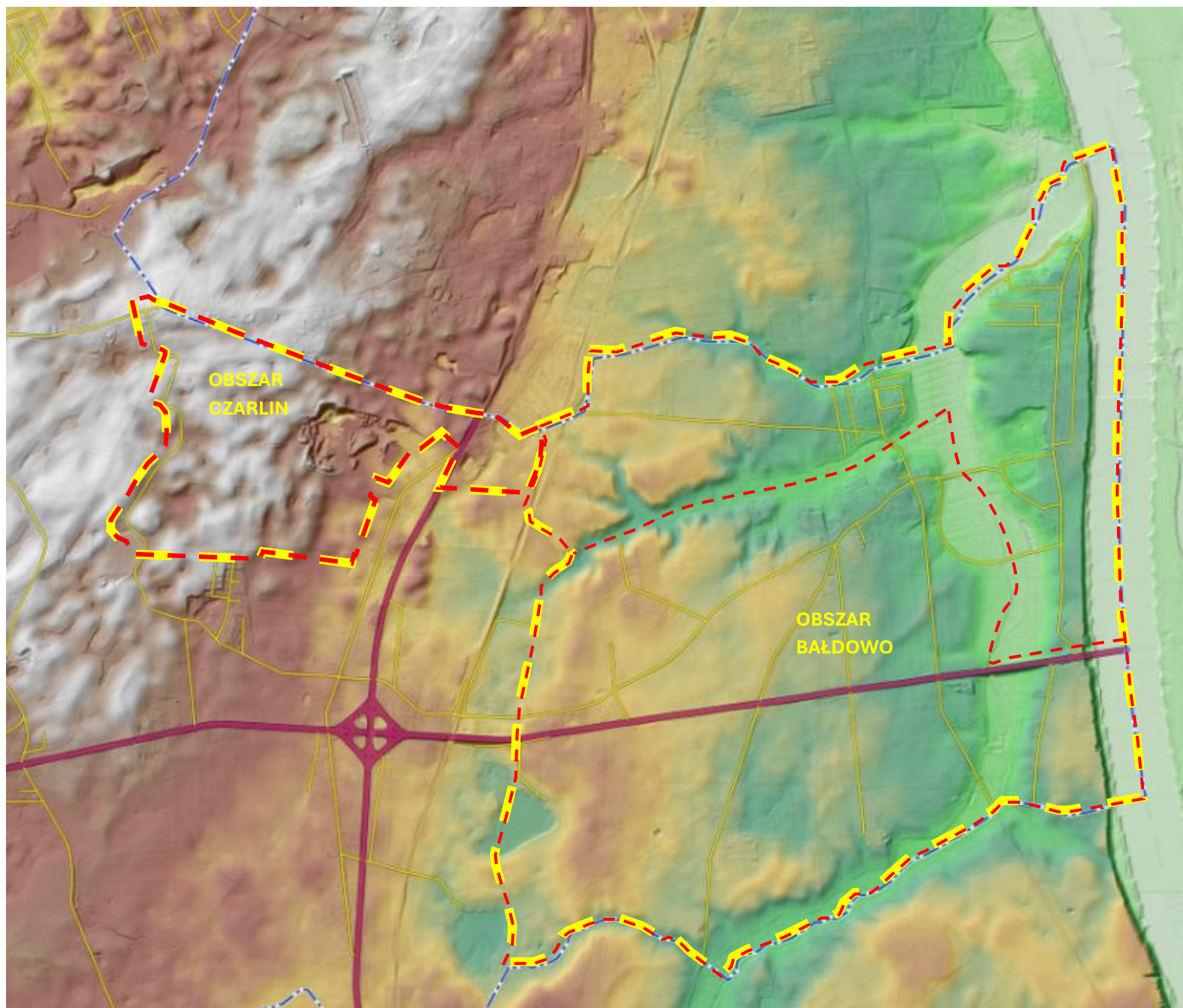
Proponowane do włączenia w granice administracyjne miasta Tczew obszar Czatkowo zajmuje nizinny obszar w dolinie rzeki Wisły po północnej stronie terenu oczyszczalni ścieków obsługującej miasto Tczew i okolice. Obszar ten od trzech stron otoczony systemem wałów przeciwpowodziowych. Jest to bariera oddzielająca go od Czarlina.

Podobszary I, II i III Tczewskie Łąki są zlokalizowane na nisko położonych terenach równinnych i zalewowych rzeki Wisły. W przypadku ulicy Czatkowskiej różnice wysokości względnych terenu zawierają się w przedziale 1-2 m, co jest bardzo korzystne dla potrzeb jej przebudowy i modernizacji. Podobszary Tczewskie Łąki II i III przylegają bezpośrednio do terenów lokalizacji bardzo rozbudowanej infrastruktury kolejowej stacji Zajączkowo Tczewskie. Najbardziej rozległy obszar Zajączkowo w 95% jest powiązany wysokościowo z układem infrastruktury kolejowej stacji Zajączkowo Tczewskie. Jedynym wyniesieniem terenu jest mały obszar w sąsiedztwie wsi Zajączkowo.



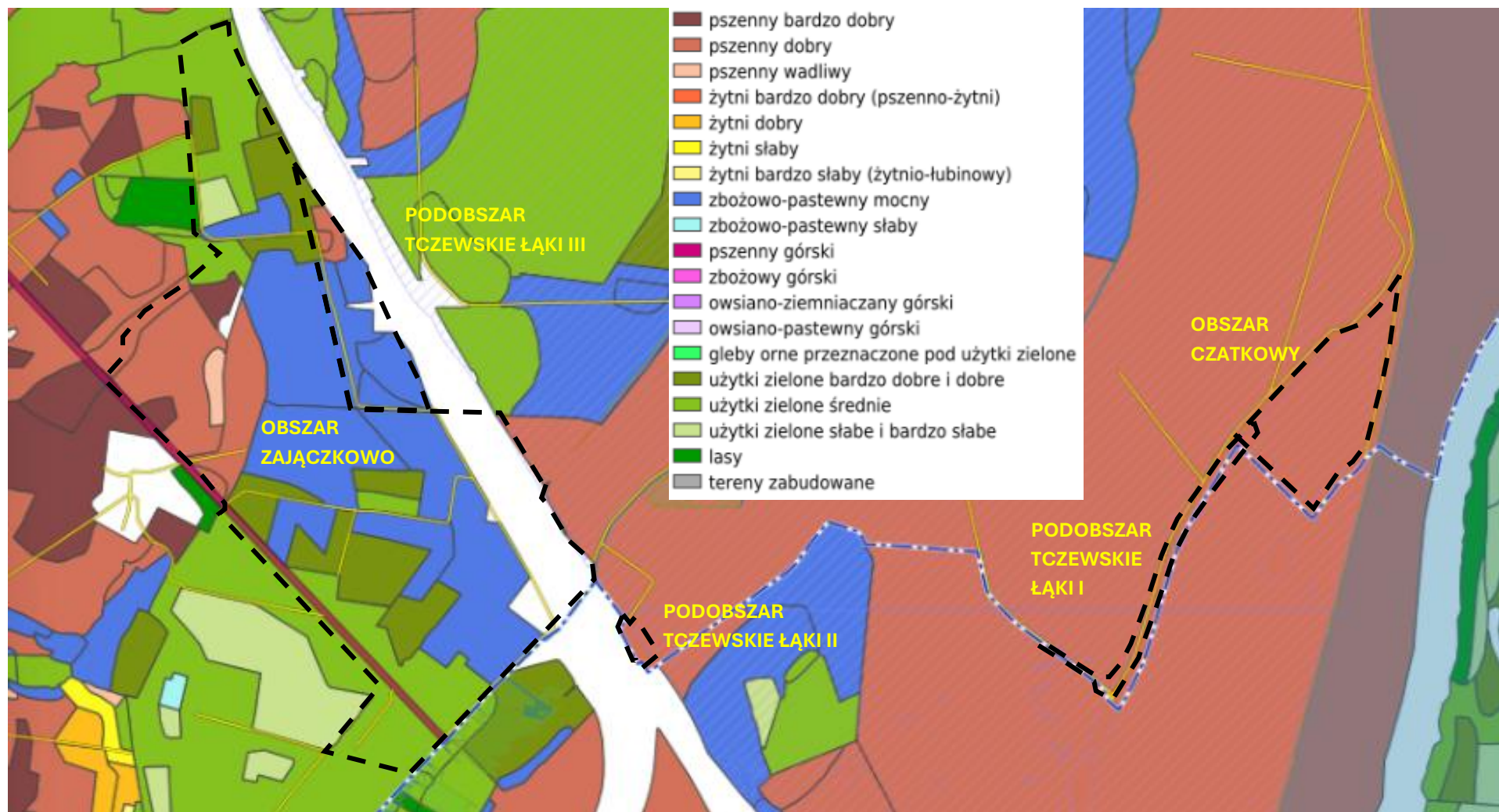
Obszar Rokitki o łącznej powierzchni 696,65 ha dzieli linia kolejowa LK 203 poprowadzona krawędzią doliny rzeki Szpęgawy. Linia LK 203 jest jednocześnie barierą antropogeniczną dzielącą obszar Rokitki na 2 nierówne części. Na mapie hipsometrycznej obszaru Rokitki bardzo wyraźnie zaznacza się łagodne wyniesienie Rokitek powyżej doliny rzeki Szpęgawy oraz Mottawy i Kanātu Młyńskiego. Obszar ptn.-zach. Rokitek o powierzchni ok. 405 ha ma charakter klasycznej doliny zalewowej częściowo przekształconej i zagospodarowanej przez człowieka w formie jezior i stawów hodowlanych z bardzo rozbudowaną siecią rowów melioracyjnych. Skrajny południowo-zachodni fragment jest porasta gęsty las. Zdaniem autora do miasta Tczew powinien być przyłączony wyłącznie obszar Rokitek powierzchni ok. 291,65 ha z uwzględnieniem małego obszaru zabudowanego przy ul. Kasztanowej (za LK 203).

Ryc.18. Zasięg obszaru Rokitki z podobszarem ptd.-wsch. Rokitki oraz podobszarami Śliwin I i II na tle mapy wysokościowej. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.



Ryc.19. Zasięg obszaru Czarlin i Bałdowo na tle mapy wysokościowej. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

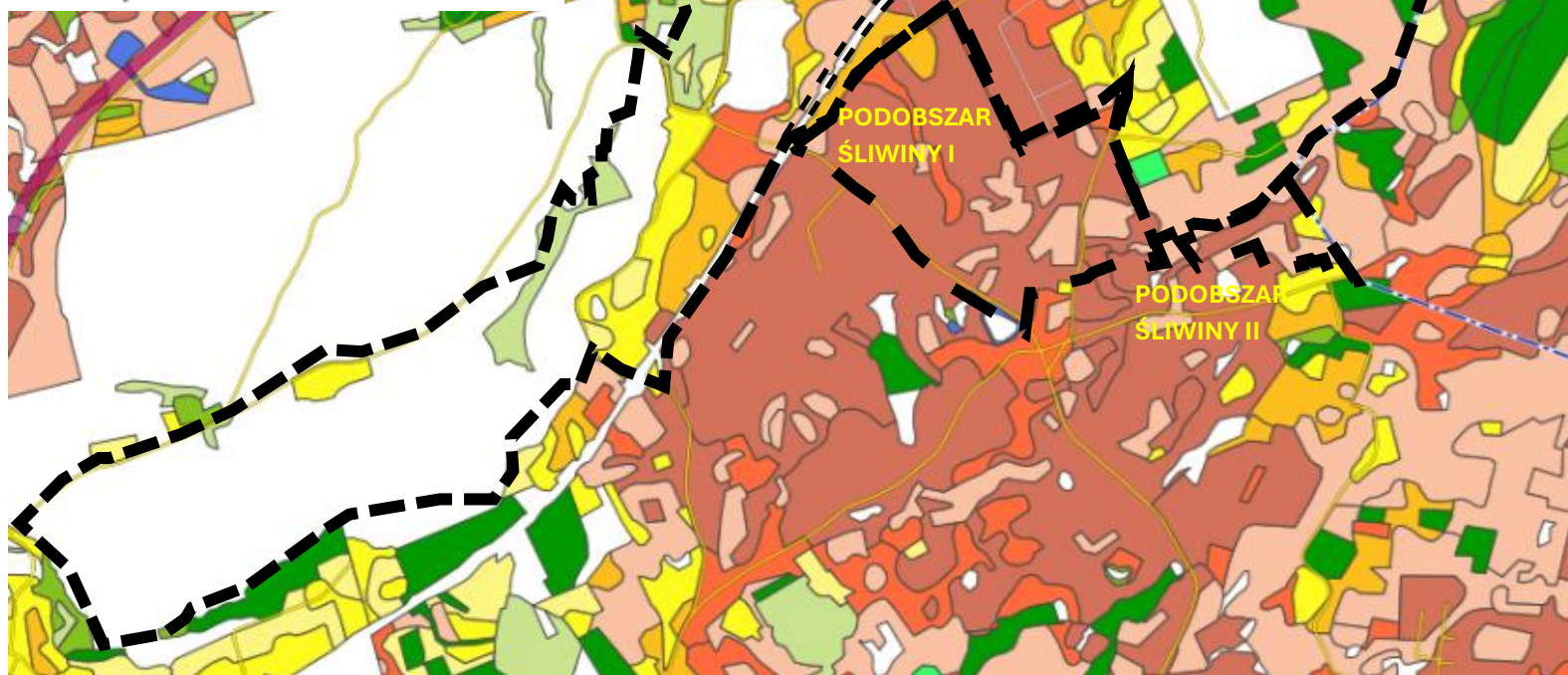
Proponowane do przyłączenia obszary Czarlin o powierzchni 118,70 ha oraz obszar Bałdowo o powierzchni 745,62 ha są klasycznymi obszarami wyniesienia teren doliny wielkiej rzeki jaką jest Wisła. Mapa wysokościowa dla obszaru Czarlin ukazuje dość strome opadanie mocno pofalowanego terenu w kierunku wschodnim. Część obszaru Czarlin jest zniekształcona działaniami człowieka wynikającymi z wydobycia żwiru i kruszywa. Obszar Bałdowo jest dość równinnym wyniesieniem terasy zalewowej z mocno wcinającymi się dolinami małych cieków wodnych odprowadzających wody do rzeki Wisły. Widoczne są 3 doliny dzielące obszar Bałdowo na: wyniesienie Knybawy, rozległe wyniesienie centralne oraz wyniesienie północne przylegające do miasta Tczew. Ukształtowanie powierzchni miało istotny wpływ na zabudowę, która koncentruje się w Knybawie oraz w Bałdowie po obu stronach doliny północnej. W naturalny sposób wyniesienie centralne zostało historycznie wskazane dla produkcji rolnej.



Ryc.20. Zasięg obszaru Czarlin, podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki oraz obszaru Zajączkowo na tle mapy glebowo-rolniczej. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

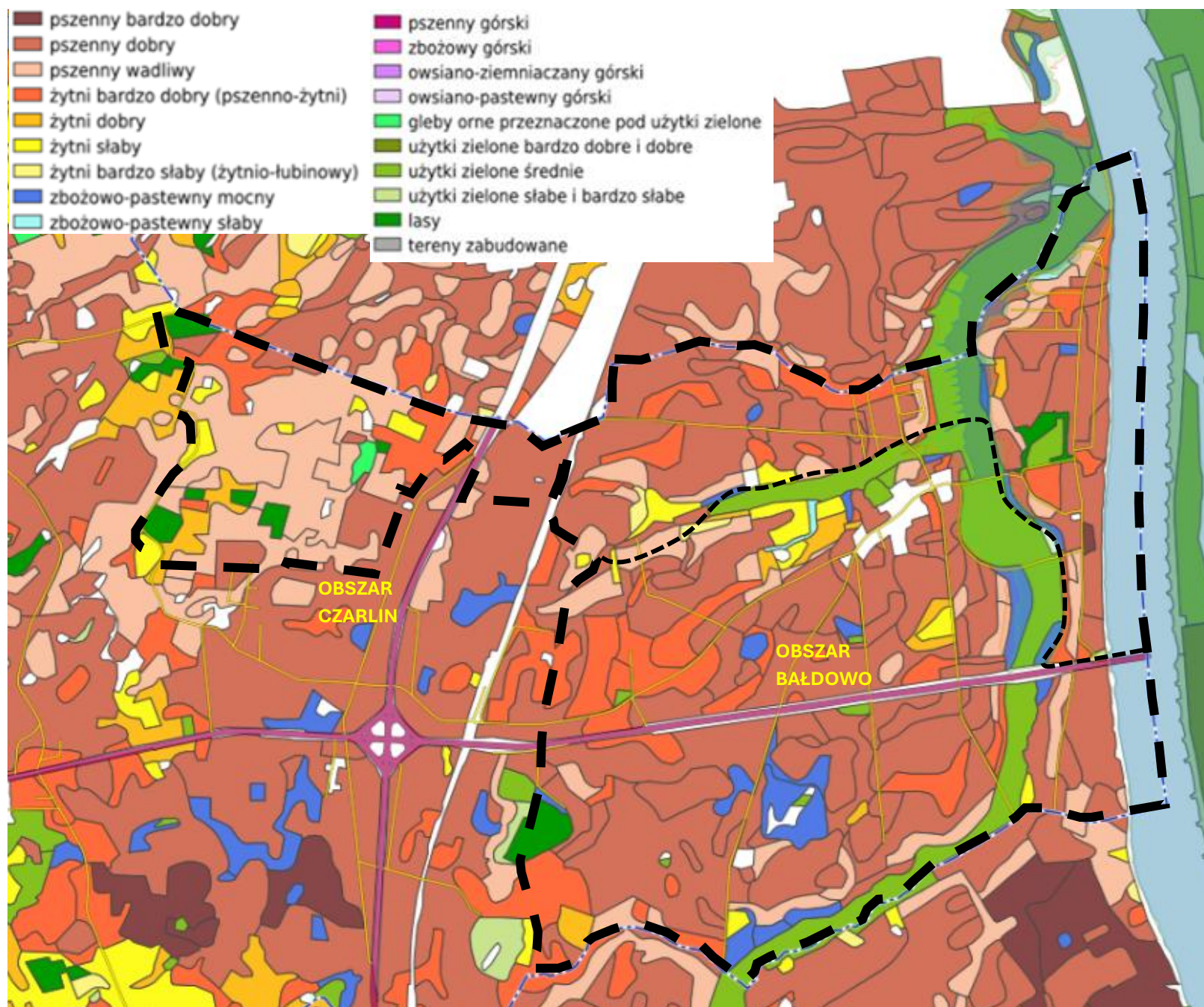
Bardzo istotną cechą przyłączanych obszarów są warunki glebowe – oznaczane na podstawie mapy glebowo-rolniczej. Obszar Czatkowy oraz podobszary Tczewskie Łąki I i II zaliczane są do gleb pszennych dobrych zwykle w II klasie bonitacyjnej w grupie madów rzecznych. Z kolei większość podobszary Tczewskie Łąki III oraz obszaru Zajączkowo jest klasyfikowana jako gleby zbożowo-pastewne mocne ze znaczną powierzchnią użytków zielonych bardzo dobrych i dobrych oraz użytków zielonych średnich. Fragment obszaru Zajączkowo w sąsiedztwie Zajączkowa to płat gleb pszennych dobrych z niewielkim udziałem gleb pszennych bardzo dobrych. Na obszarze Zajączkowo w jego północnej i południowej części występują użytki zielone bardzo dobre i dobre oraz użytki zielone średnie. Planowany do włączenia obszar Zajączkowo to dość dobre i średnie gleby różnych klas i form użytkowania. Włączenie podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki nie będzie skutkowało utratą funkcji rolniczej (śladowej w podobszarze II – ul. Czatkowska), ponieważ zmiana granic miasta dla tych terenów nie musi skutkować bezpośrednim uruchomieniem procesów inwestycyjnych. W przypadku podobszary III oraz obszaru Zajączkowo zanik produkcyjnej funkcji rolniczej będzie następował stopniowo w miarę realizacji inwestycji Suchy Port Zajączkowo.

- pszenney bardzo dobry
- pszenney dobry
- pszenney wadliwy
- żytni bardzo dobry (pszenno-żytni)
- żytni dobry
- żytni słaby
- żytni bardzo słaby (żytnio-lubinowy)
- zbożowo-pastewny mocny
- zbożowo-pastewny słaby
- pszenney górski
- zbożowy górski
- owsiano-ziemniaczany górski
- owsiano-pastewny górski
- gleby orne przeznaczone pod użytki zielone
- użytki zielone bardzo dobre i dobre
- użytki zielone średnie
- użytki zielone słabe i bardzo słabe
- lasy
- tereny zabudowane



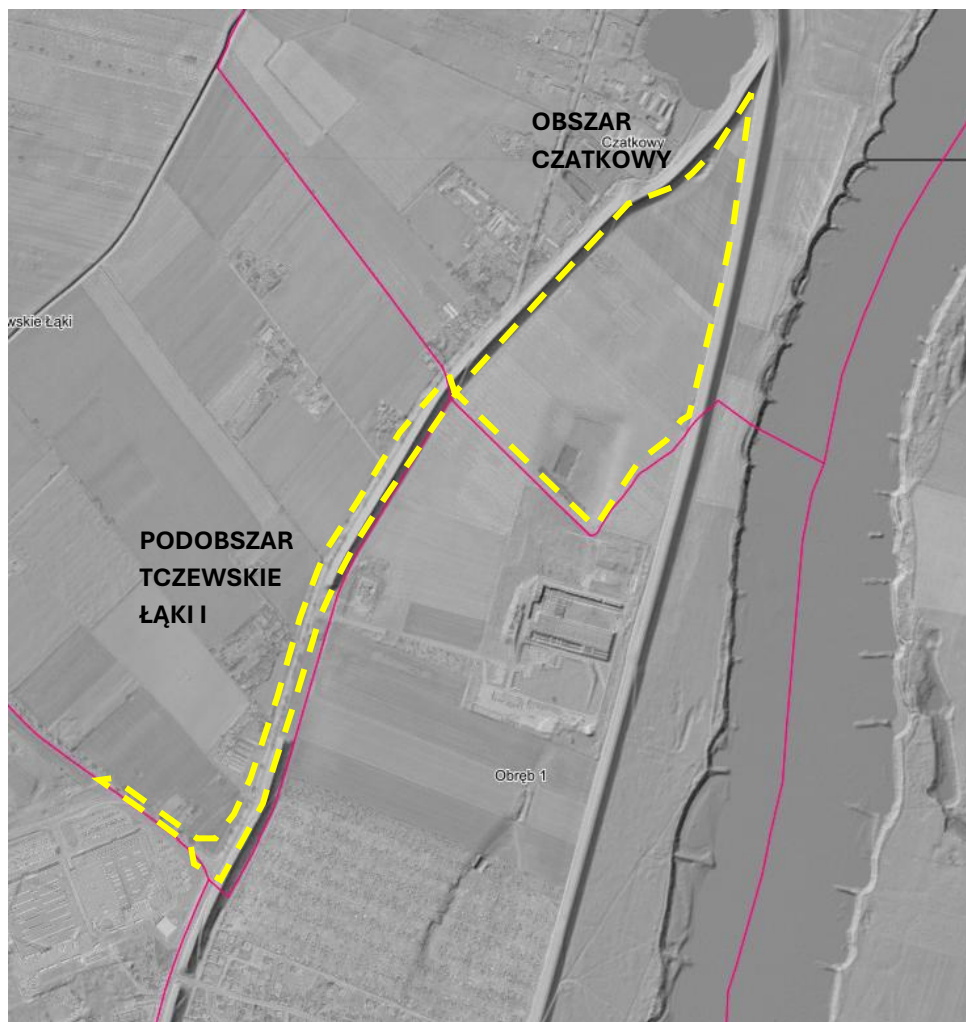
Proponowany do przyłączenia obszar Rokitki o łącznej powierzchni 696,65 ha dzieli linia kolejowa LK203 będąca istotną barierą przestrzenną wyłączoną z użytkowania rolniczego. Mapa glebowo-rolnicza obszaru Rokitki potwierdza istnienie naturalnego podziału tego obszaru na dwie znacząco odmienne strefy użytkowania ziemi. Silnie zurbanizowane tereny zlokalizowane po stronie południowo-wschodniej obszaru Rokitki z niewielkim pasem gleb pszennych dobrych po obu stronach LK203 to zasadniczo gleby typu pszennej, żytniej, w części zalesione. Z kolei tereny po stronie północno-zachodniej (bez fragmentu wzdłuż LK203) to gleby użytków zielonych z niewielkimi strefami gleb żytnich słabych i dobrych ze znaczącą powierzchnią lasów o dość niskiej wartości rolniczej. W podobszarach Śliwiny I i II obok intensywnej zabudowy mieszkaniowej, dominują gleby pszenne dobre. Zabudowa tych terenów zmniejszy areal gleb pszennych dobrych i średnich.

Ryc.21. Zasięg obszaru Rokitki z podobszarem pld.-wsch. Rokitki oraz podobszarami Śliwiny I i II na tle mapy glebowo-rolniczej. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

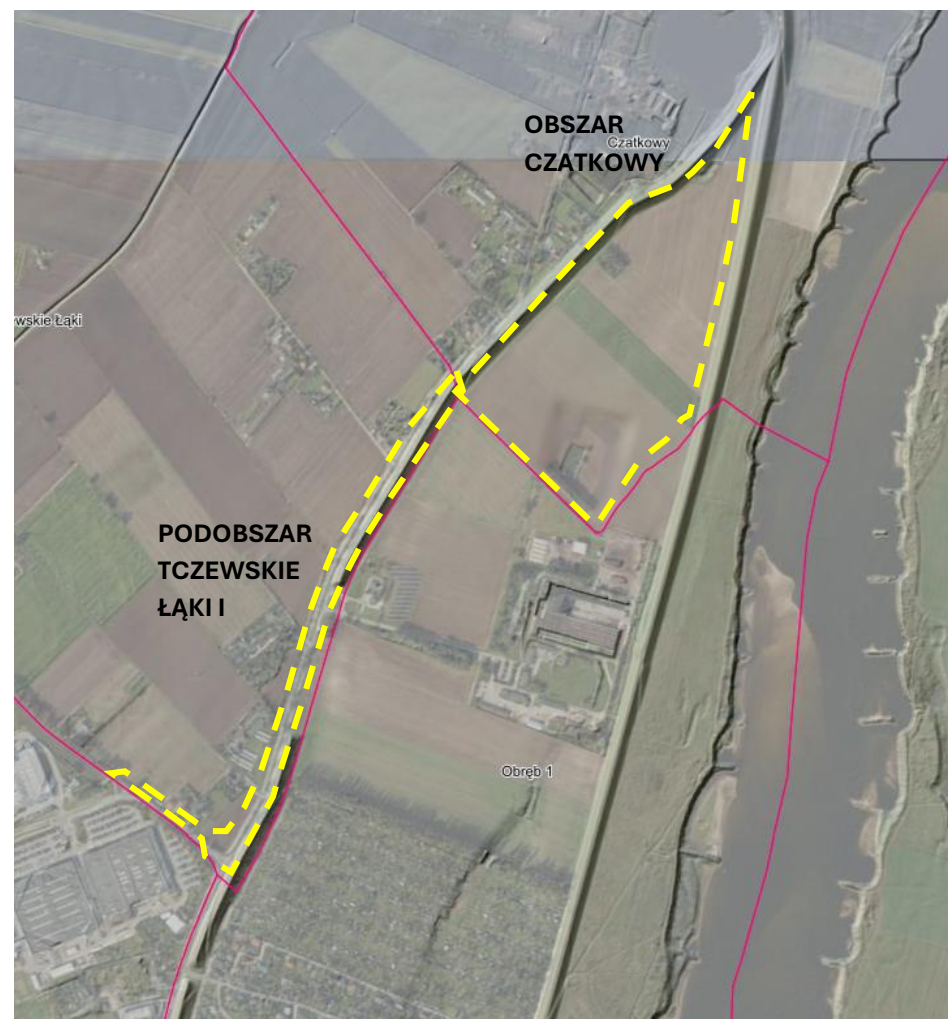


Proponowany do włączenia obszar Czarlin o powierzchni 118,70 ha został wyraźnie wskazany jako strefa gleb typu pszenne wadliwego z fragmentami gleb żytnich bardzo dobrych (pszenno-żytni). Dodatkowo część gleb pszennych wadliwych zostało zaburzone w wyniku eksploatacji złoża żwiru i kruszywa w centralnej części obszaru Czarlin. W przypadku obszaru Bałdowo na uwagę zasługuje bardzo duża dominacja rozległych obszarów gleb pszennych dobrych oraz żytnich bardzo dobrych (pszenno-żytni) przecinanych dwoma podmokłymi obniżeniami dolinnymi w formie użytków zielonych średnich i użytków zielonych słabych i bardzo słabych. Obszar Bałdowo to rozległy kompleks pól uprawnych ze zwartą pasmową zabudową na obszarze wsi Bałdowo oraz osady Knybawa. Struktura gleb oraz ich wysokie walory rolne sprawiają, że ewentualne poszerzenie granic miasta Tczew powinno ograniczyć się do wyniesienia Knybawy oraz północnej części obrębu Bałdowo (może to być ok. 1/3 terytorium obrębu Bałdowo).

Ryc.22. Zasięg obszaru Czarlin i Bałdowo na tle mapy glebowo-rolniczej. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

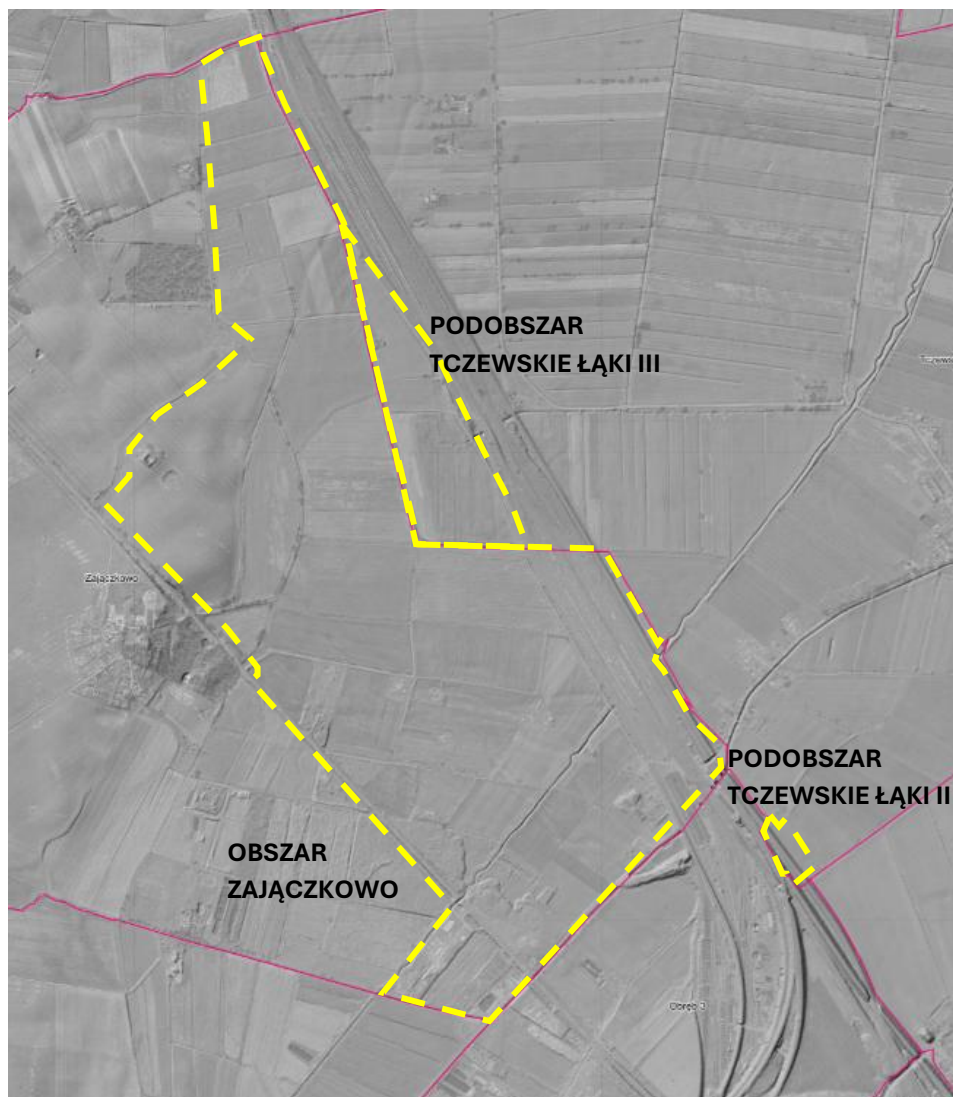


Ryc. 23. Obszar Rokitki, podobzdar Tczewskie Łąki I 2005r. Źródło: Geoportal.gov.pl

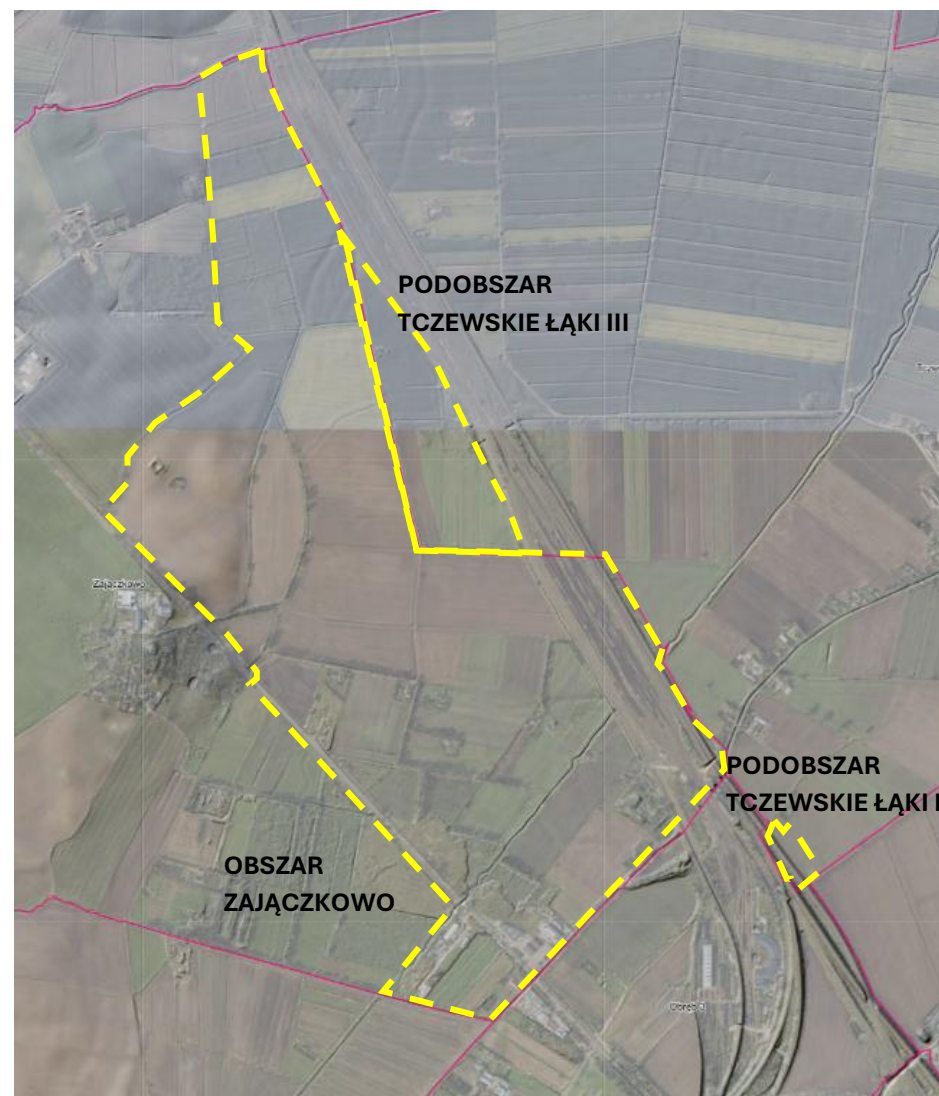


Ryc. 24. Obszar Rokitki, podobzdar Tczewskie Łąki I 2025r. Źródło: Geoportal.gov.pl

Interesujące jest porównanie stanu zagospodarowania obszaru Rokitki i podobzaru Tczewskie Łąki I dla lat 2005-2025. W ciągu 20 lat obszar ten nie zmienił nieomal w ogóle swojej formy użytkowania. Na podstawie porównań mapy georadarowej z lat 2005-2025 można zauważyć wyrównanie form powierzchniowych oraz niewielki wzrost głębokości obniżenia terenowego w południowej części obszaru Rokitki. Bez zmian przebiegają wały przeciwpowodziowe oraz ich kształt. Duże zmiany dotyczą z kolei otoczenia podobzaru Tczewskie Łąki I pod i wokół ul. Czatkowskiej i ul. Malinowskiej przy których na obszarze miasta Tczew bardzo rozbudowana została zabudowa magazynowa i przemysłowa. Zmiany te z pewnością generują znacząco większy ruch pojazdów, rowerzystów i pieszych. Potencjalna rozbudowa ul. Czatkowskiej wymaga uporządkowania problematyki własności gruntów oraz jednolitej polityki planistycznej. Postulowane włączenie w granice miasta Tczew jest w tym przypadku uzasadnione i może docelowo poprawić warunki funkcjonowania układu drogowego wzdłuż ul. Czatkowskiej i Malinowskiej oraz dalszą rozbudowę oczyszczalni ścieków.

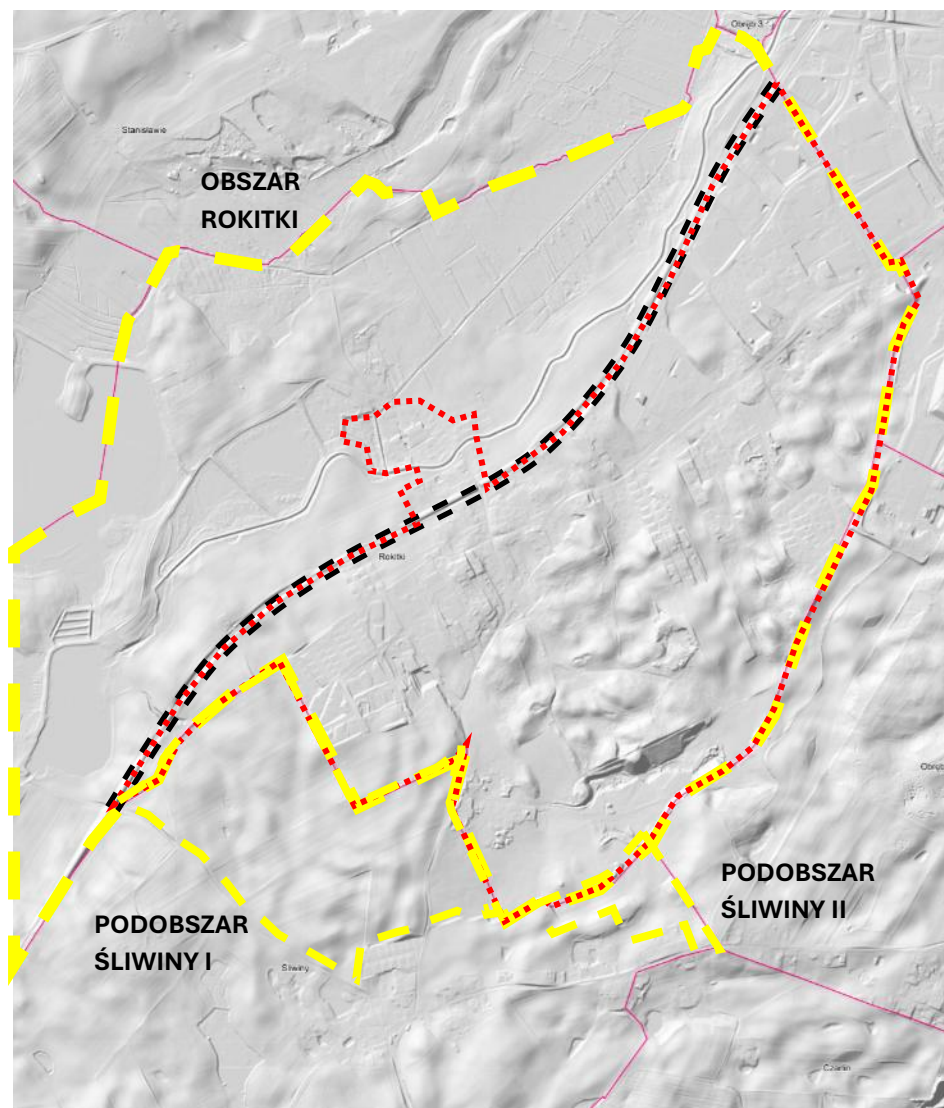


Ryc. 25. Podobszary Tczewskie Łąki II i III, obszar Zajączkowo 2005r.
Źródło: Geoportal.gov.pl

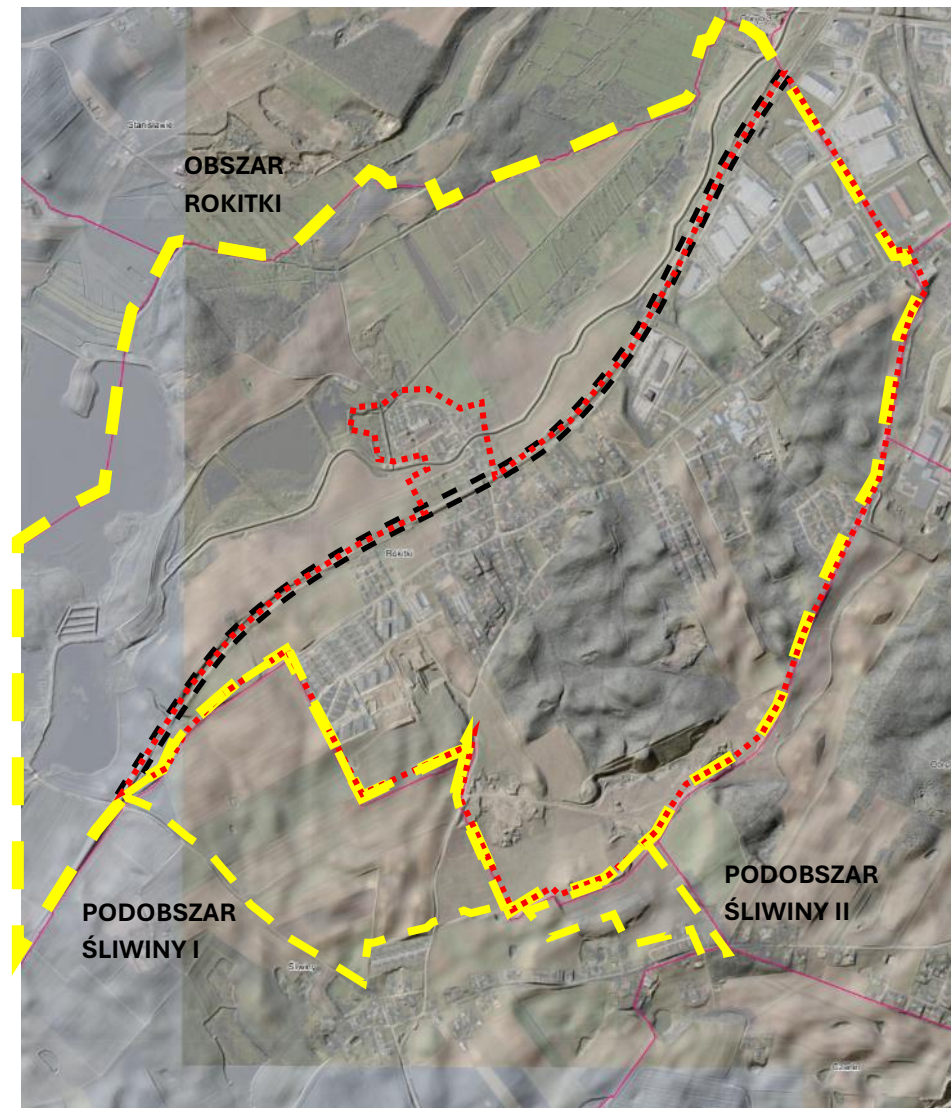


Ryc. 26. Podobszary Tczewskie Łąki II i III, obszar Zajączkowo 2025r.
Źródło: Geoportal.gov.pl

Porównanie podobszarów Tczewskie Łąki II i III oraz obszaru Zajączkowo w okresie 20 lat od 2005 do 2025 roku wskazuje na niewielkie zmiany intensywności zagospodarowania i wykorzystania gospodarczego. Główne zmiany dotyczą pasmowych form zagospodarowania terenu wzdłuż obsadzeń śródpolnych oraz gruntowych ciągów komunikacyjnych, co prawdopodobnie wynika z corocznych napraw i podsypywania dróg gruntowych. W części obszaru można zaobserwować zmiany form użytkowania pól uprawnych, łąk i pastwisk oraz funkcjonalne łączenie niektórych użytków rolnych w większe ze zmianą ich formy wykorzystywania. Na terenie podobszarów Tczewskie Łąki II i III brak jest nowej zabudowy a tereny te zachowały swój rolniczy charakter. Na obszarze Zajączkowo znajduje się zabudowa kilku gospodarstw rolnych.

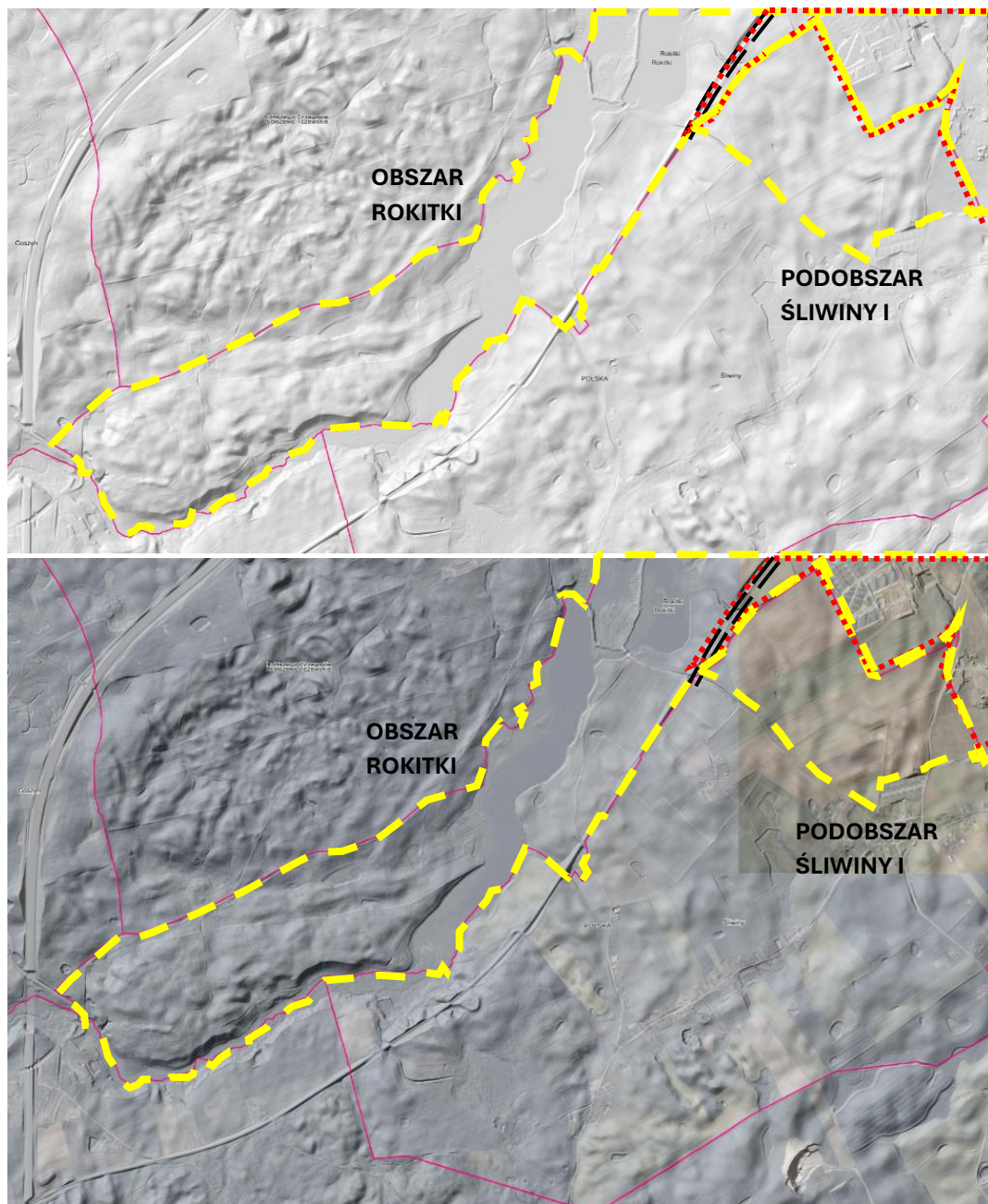


Ryc. 27. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2005r.
Źródło: Geoportal.gov.pl



Ryc. 28. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2025r.
Źródło: Geoportal.gov.pl

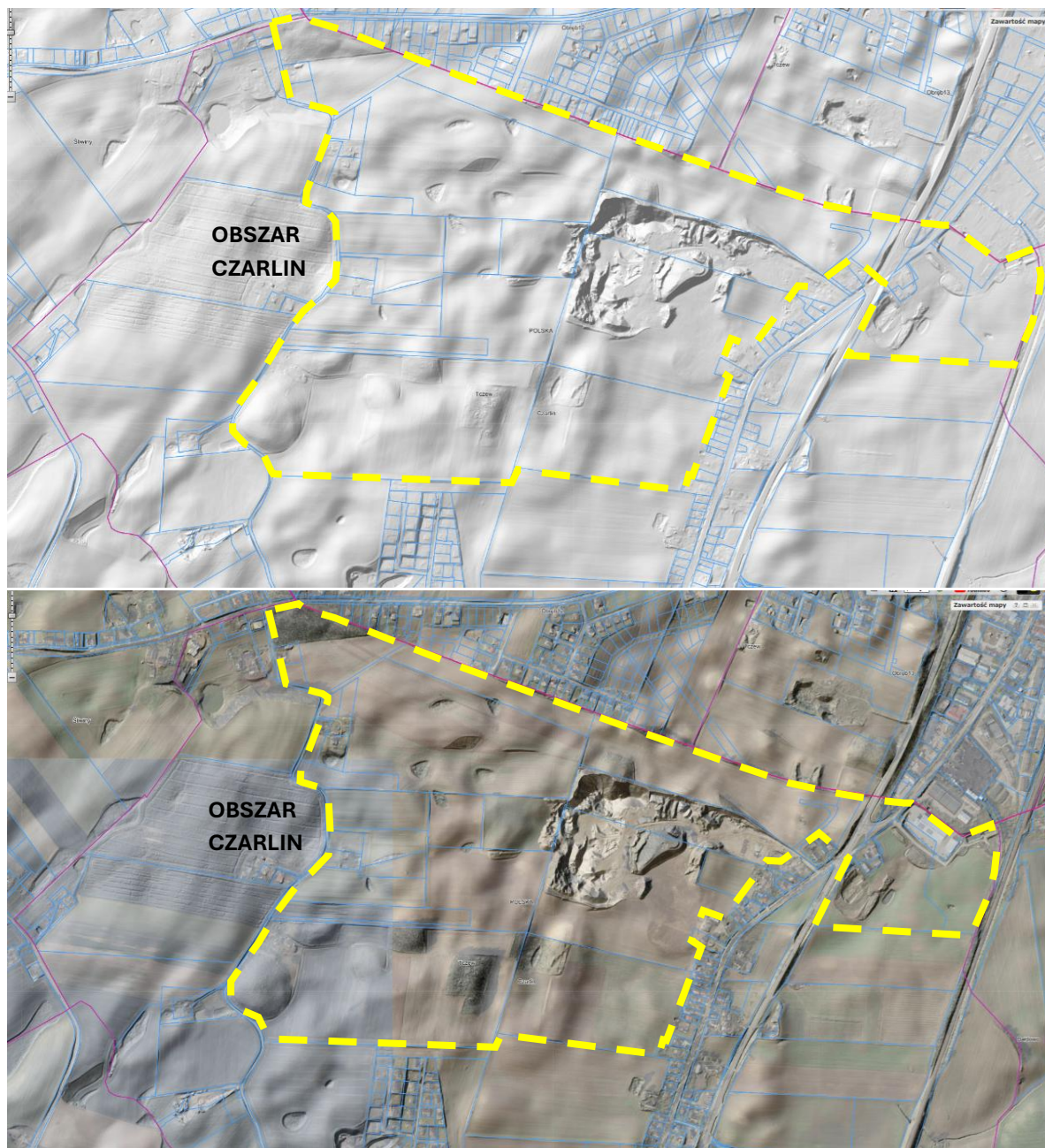
Analiza porównawcza obszaru Rokitki oraz podobszarów Śliwiny I i II pozwala dostrzec znaczące zmiany form i skali zagospodarowania terenu. W latach 2005 – 2025 bardzo znacząco powiększył się georadarowy obszar zwartej zabudowy przy wciąż postępującej urbanizacji południowo-wschodniej części obszaru Rokitki. Na terenie zabudowanym Rokitek nastąpiło bardzo znaczące rozszerzenie terenów zabudowanych i wzrost intensywności zabudowy. W roku 2025 w porównaniu do roku 2005 bardzo znacząco zwiększył się zakres i skala wielopiętrowej zabudowy. Doszło również do rozszerzenia zakresu wydobycia żwirów i kruszywa na obszarze Rokitek.



Ryc. 29. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2005r. Źródło: Geoportal.gov.pl

Ryc. 30. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2025r. Źródło: Geoportal.gov.pl

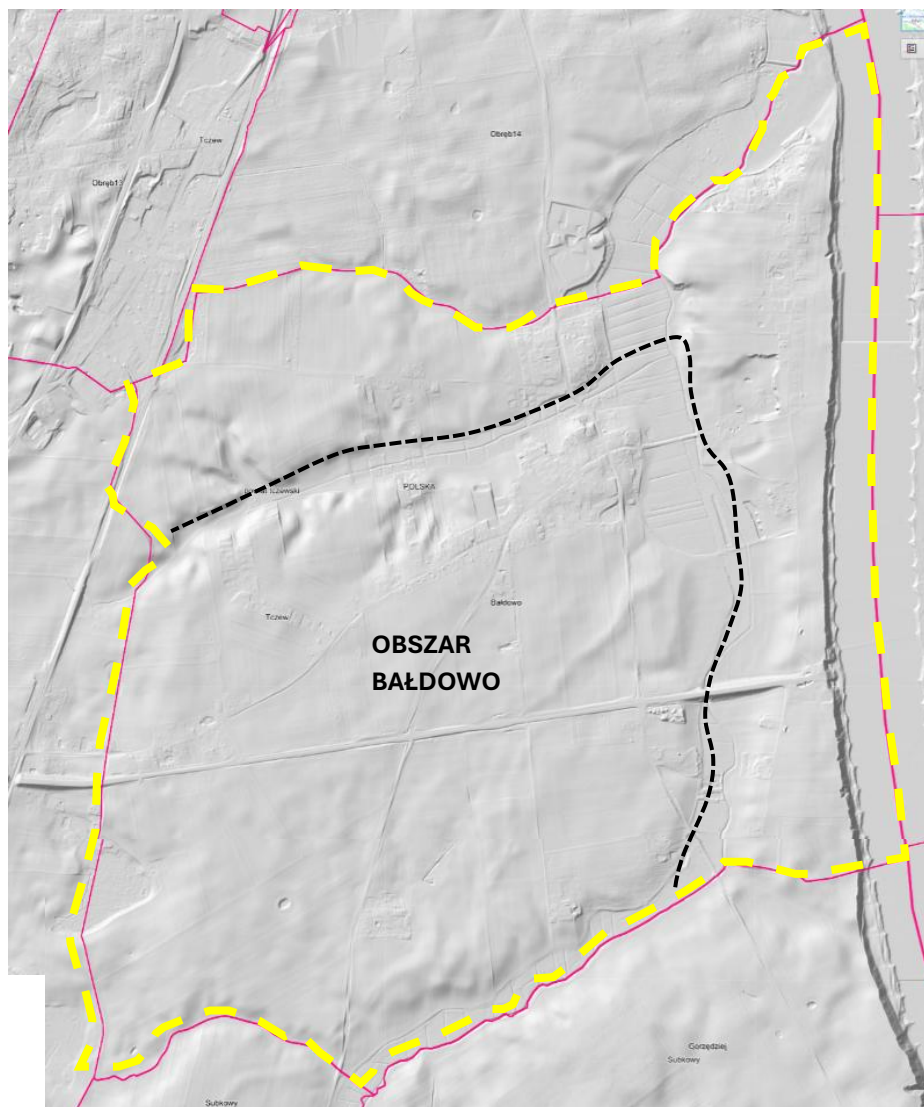
Szczególnym przypadkiem wymagającym analiz jest obszar północno-zachodni Rokitki oddzielony od głównej wysoko zurbanizowanej części miejscowości linią kolejową LK 302. W północno-zachodniej części obrębu Rokitki znajdują się głównie podmokłe nisko wyniesione tereny łąk i pastwisk oraz rozległa sieć kanałów melioracyjnych. Dominujące znaczenie mają tam stawy hodowlane oraz 2 jeziora – Jezioro Rokickie Duże i Jezioro Rokickie Małe. Są one połączone Kanałem Młyńskim oraz rzeką Motławą. Do Jeziora Rokickiego Dużego od strony południowo zachodniej wpływa niewielka rzeka Szpęgawa tworząca jednocześnie dość wąską dolinę sięgającą miejscowości Koziary przy autostradzie A1. Jezioro Rokickie Duże ma powierzchnię 20,3 ha a jego głębokość średnia wynosi ok. 2,2 m. Akwen ten jest bardzo atrakcyjnym miejscem rekreacyjnym dla wędkarzy i wypoczynku rodzinnego. Wokół jeziora rozmieszczone są szlaki turystyczne, dzięki którym można podziwiać lokalną faunę i florę. Do jeziora prowadzą 2 drogi dojazdowe, przy których znajdują się parkingi dla samochodów. Największy parking znajduje się przy plaży głównej z możliwością parkowania samochodów osobowych i kamperów. Dwa pozostałe parkingi funkcjonują w Rokitkach i Lubiszewie Tczewskim. Generalnie jest to obszar objęty szczególną ochroną a rozwój funkcji turystycznych ma kameralny charakter. Niewielka powierzchnia jeziora w połączeniu z jego niewielką głębokością jest kluczową barierą dla rozwoju intensywnego zagospodarowania turystycznego tego akwenu. Zdaniem autora warto zachować kameralny charakter tego obszaru z możliwością funkcjonowania turystyki wędkarskiej, rekreacji rowerowej oraz indywidualnego wypoczynku rodzinnego. Jakkolwiek rozwój dużej zorganizowanej turystyki masowej na tym obszarze doprowadziłby do degradacji zasobów przyrodniczych i zaniku atrakcyjności wypoczynkowej. Tym samym ze względu na bardzo poważne ograniczenia funkcjonalno-przestrzenne i użytkowe oraz konieczność zachowania niewielkiej skali funkcji turystycznych obszar ten nie będzie w przyszłości pełnił roli istotnego obszaru rekreacyjno-wypoczynkowego dla mieszkańców miasta Tczew. Rekomenduje się zatem zachowanie kameralnego charakteru tego miejsca a tym samym włączanie go w granice miasta Tczew nie ma uzasadnienia funkcjonalno-przestrzennego i ekonomicznego.



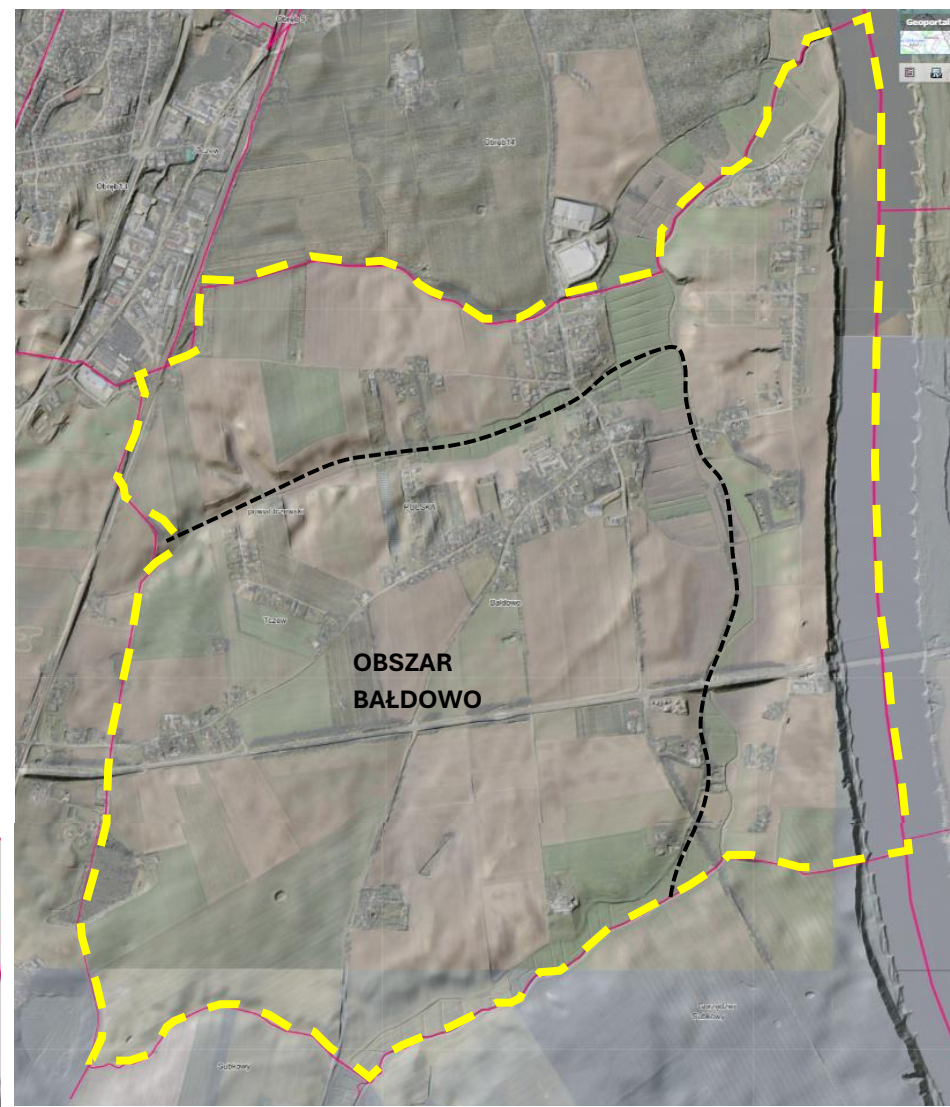
Wyznaczony dla potrzeb niniejszego opracowania obszar Czarlin o powierzchni 118,70 ha bezpośrednio przylega do Osiedla Witosa oraz południowej granicy miasta Tczew. Zachodnią granicę proponowanego do włączenia obszaru stanowi ciąg ul. Leśnej od ul. Bartosza Głowackiego do centrum Czarlina. Południową granicę włączenia stanowi rów melioracyjny z pasem zieleni. Od wschodu granica włączenia opiera się na zabudowie miejscowości Czarlin. W części wschodniej włączony miałby być obszar sąsiadujący z zabudową magazynowo-logistyczną firmy PROCAM Polska Sp. z o.o. Znaczną część obszaru zajmuje żwirownia Czarlin. Analiza zmian tego obszaru na przestrzeni lat 2005-2025 wskazuje na intensywną eksploatację piasku i żwiru. Żwirownia zlokalizowana jest w odległości ok. 130 m od najbliższych budynków mieszkalnych przy ul. Romana Klima w Tczewie. Ograniczenie eksploatacji lub jej zakończenie pozwoli na uwolnienie znacznego obszaru dla potrzeb realizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o niskiej intensywności (podobnie jak przy ul. Anny Łajming). Należy podkreślić, że w sąsiedztwie Osiedla Witosa w Tczewie znajduje się wyłączone z użytkowania cywilnego obszar Poligonu Tczewskiego o powierzchni 140 ha. Teren ten został całkowicie przejęty przez MON w 2022 roku. Teren ten jest całkowicie wyłączony z zagospodarowania przez miasto Tczew. Decyzja ta oznacza bardzo znaczącą blokadę rozwoju funkcjonalno-przestrzennego dla miasta Tczew. Miasto zostało tym samym zmuszone do poszukiwania alternatywnych możliwości rozwoju i lokalizacji nowych obszarów zabudowy. Zdaniem autora włączany obszar może być znaczącą rezerwą terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, szeregową oraz wielorodzinną z obiektami usługowymi. Wschodni fragment włączanego obszaru między DW91 a linią kolejową może stanowić przedłużenie terenów przemysłowo-składowych. Charakterystyczną cechą tego obszaru jest jego pofalowany i pagórkowaty krajobraz.

Ryc. 31. Obszar Czarlin 2005r. Źródło: Geoportal.gov.pl

Ryc. 32. Obszar Czarlin 2025r. Źródło: Geoportal.gov.pl

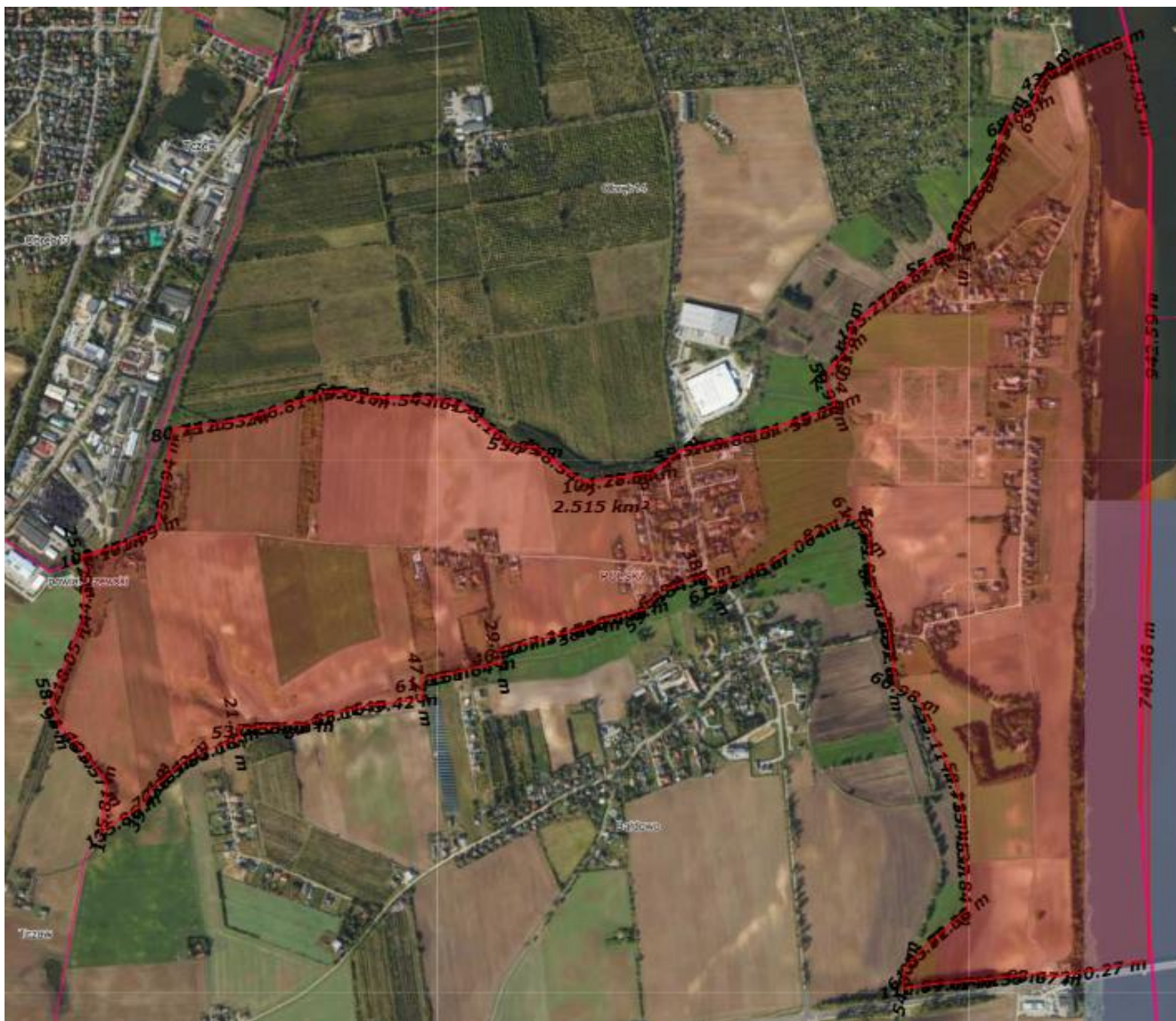


Ryc. 33. Obszar Bałdowo 2005r. Źródło: Geoportal.gov.pl



Ryc. 34. Obszar Bałdowo 2025r. Źródło: Geoportal.gov.pl

Największy terytorialnie obszar Bałdowo (745,62 ha) cechuje się bardzo czytelnym podziałem fizjograficznym. Na obszarze tym wyróżniamy trzy wyniesienia: knybawskie, północne i centralne rozdzielone doliną rzeki Drybok po stronie wschodniej i południowej oraz zmeliorowaną doliną pomiędzy wyniesieniem centralnym i północnym. Przebiegająca południkowo dolina rzeki Drybok jest dodatkowo odwadniana siecią kanałów i rowów melioracyjnych. Bardzo wyraźnie zaznaczają się cztery nasypy z przepustami pod drogami DK22, ul. Knybawską, ul. Spokojną i ul. Św. Wojciecha. Miejsca te stanowią kluczowe połączenia między osadą Knybawa, północnym i południowym Bałdowem. W latach 2005-2025 nastąpił proces rozbudowy osady Knybawa wzdłuż ul. Spacerowej, oraz Bałdowa wzdłuż ul. Długiej, Pięknej i ul. Stanisława.



Ryc.35. Próba oszacowania obszaru proponowanego eksperckiego rozszerzenia granic Tczewa o część północną BAŁDOWO z KNYBAWĄ.

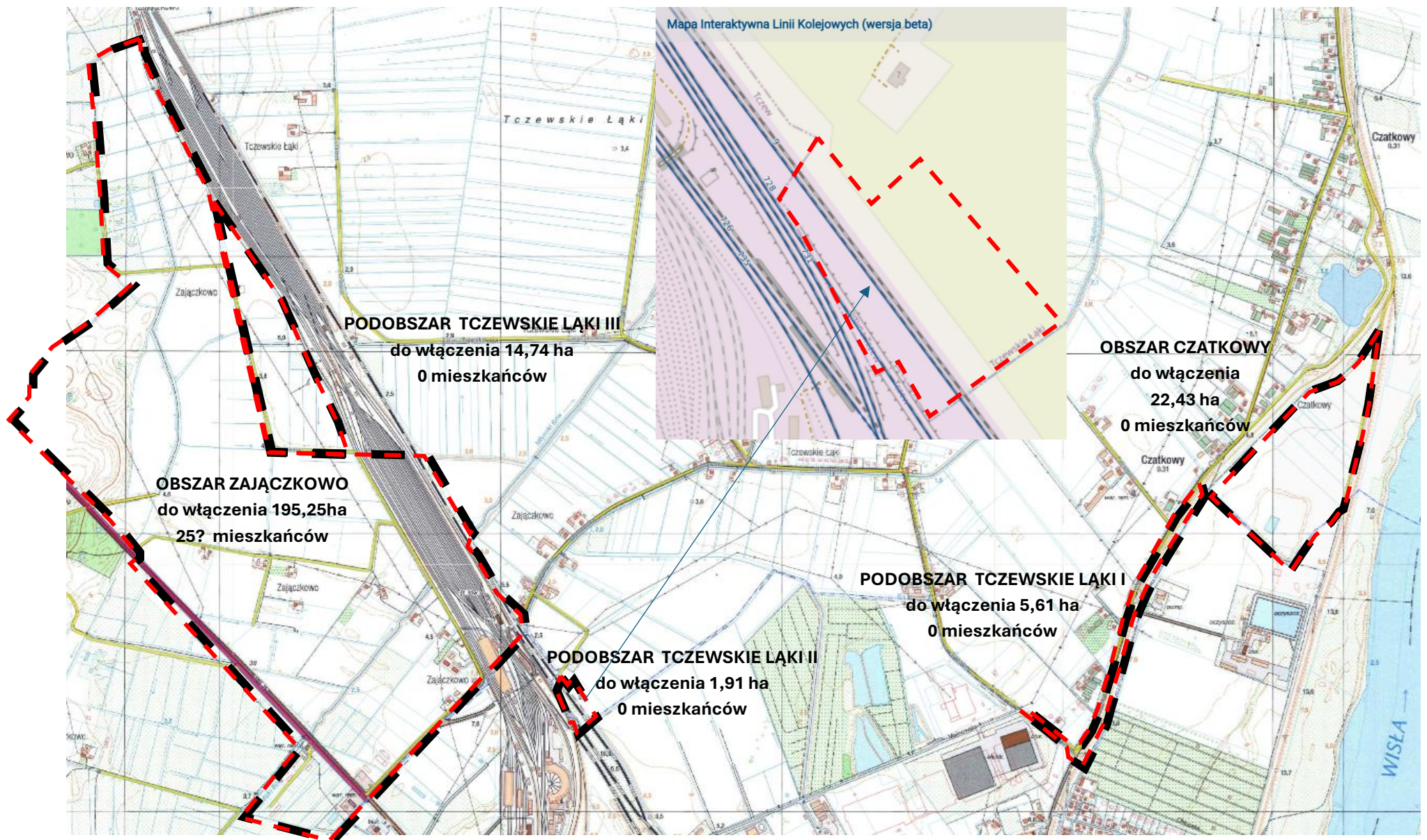
W przypadku rozważań zmiany granic miasta Tczew o obszar Bałdowo warto rozpatrzyć włączenie obszaru Bałdowo w całości lub w pewnym okrojonym zakresie. Analiza georadarowa za okres lat 2005 - 2025 potwierdziła minimalne zmiany fizyczno-geograficzne w południowej i środkowej części obrębu Bałdowo. Nie stwierdzono przebudowy otoczenia DK 22 oraz budowy nowych dróg lokalnych. Zmiany w postaci nowej zabudowy dotyczyły w szczególności osady Knybawa wzdłuż ul. Spacerowej. W ciągu ostatnich 20 lat osada (wieś) Knybawa z małej miejscowości przekształciła się w osiedle z przeważającą zabudową jednorodzinną typu willowego. Obecnie postępuje proces budowy i dogęszczania zabudowy mieszkaniowej wzdłuż ul. Spacerowej oraz Nadwiślańskiej. Po wytyczeniu nowej siatki ulic zabudowa pojawia się przy ul. Nad Strumykiem oraz wzdłuż ulic: Słonecznej, Polnej i Pogodnej. Należy spodziewać się dalszej zabudowy większości terenów wyniesienia Knybawskiego i przekształcenia osady w typowe osiedle domów jednorodzinnych.

Wskazane powyżej uwarunkowania fizjograficzne i przestrzenno-geograficzne dotyczące osady Knybawa oraz północnej części Bałdowa po uwzględnieniu warunków fizjograficznych wskazują na możliwość zaproponowania alternatywnego kierunku i skali zmiany granic miasta Tczew od strony obrębu Bałdów. W tym miejscu należy podkreślić, że jedyny dojazd do osady Knybawa prowadzi ul. Knybawską przez wieś Bałdowo. Potencjalnie możliwa jest w przyszłości przebudowa ul. Spacerowej i ul. Nadbrzeżnej, co jednocześnie wymagałoby budowy mostu drogowego nad rz. Drybok. Byłby to docelowo drugi dojazd do Knybawy bezpośrednio od strony miasta Tczew. Proponowana przez autora koncepcja zmiany granic dla obszaru Bałdowo opiera się na poszanowaniu integralności funkcjonalno-przestrzennej miejscowości i obrębu Bałdowo. Obręb ten w ramach gminy Tczew może zatem zostać „kompromisowo” zmniejszony o obszar o powierzchni ok. 251,5 ha, a nie jak w pierwotnej koncepcji aż o 745,62 ha. Nowa granica miasta Tczew byłaby wówczas poprowadzona w 97 % granicami nieruchomości gruntowych wzdłuż rzeki Drybok oraz kanału melioracyjnego dzielącego historycznie miejscowość Bałdowo na jej część północną i południową. Tym samym w granice miasta Tczew można byłoby włączyć całe wyniesienie Knybawy rozciągające się po południowej stronie od granicy nieruchomości po północnej stronie nasypu DK22 począwszy od Mostu Knybawskiego do koryta i nieruchomości rzeki Knybok. Granica następnie mogłaby być poprowadzona po wschodniej krawędzi koryta (działki) rzeki Knybok a następnie wzdłuż rowu melioracyjnego (kanału) pod mostem (przepustem) w kierunku zachodnim i dalej w kierunku południowo-zachodnim wzdłuż kanału melioracyjnego dzielącego zachodnią część Bałdowa na część północną i centralną miejscowości. Nowa granica miasta i gminy Tczew byłaby poprowadzona granicami nieruchomości po północnej stronie kanału odwadniającego. W tym przypadku występuje konieczność wtórnego podziału tylko 1 nieruchomości – działka rolna 32/8, której południowa część (w tym łąka) pozostałaby w gminie Tczew a północna część – pole uprawne byłaby włączona w granice miasta Tczew. Nowa granica miasta i gminy Tczew doprowadzona byłaby naturalnym czy półnaturalnym zagłębieniem aż do granicy z obrębem Czarlin, wpasowując się przebiegiem w postulowaną zmianę granicy miasta Tczew między drogą DK91 i LK131 w obrębie Czarlin. Do organu decyzyjnego (Wojewoda) należałaby decyzja czy granica ma być poprowadzana na całym odcinku wzdłuż obecnych podziałów nieruchomości, czy przeprowadzona byłaby korekta wielkości działek tak by granica miasta i gminy przebiegała na całej długości bezpośrednio po północnej stronie wskazanego rowu melioracyjnego.

Proponowane przez autora rozwiązanie w przypadku rozpatrzenia możliwości przyłączenia terenów obrębu Bałdowo jest funkcjonalno-przestrzennym i społecznie akceptowalnym kompromisem między pełnym przyłączeniem Bałdowa (745,62 ha) a odmową jego przyłączenia. Zaproponowany kompromis w tym przypadku zabezpiecza interesy gminy wiejskiej Tczew, zachowując w jej granicach 75-80% potencjału społeczno-gospodarczego Bałdowa, wyłączając z obszaru gminy teren o powierzchni ok. 251,5 ha. Gmina miejska Tczew uzyskaby w ten sposób tereny pod rozwój budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego oraz rezerwy terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod funkcje turystyczne i rekreacyjne wzdłuż brzegu rzeki Wisły (podobnie jak istniejące już tereny rekreacyjne przy ul. Żeglarskiej).

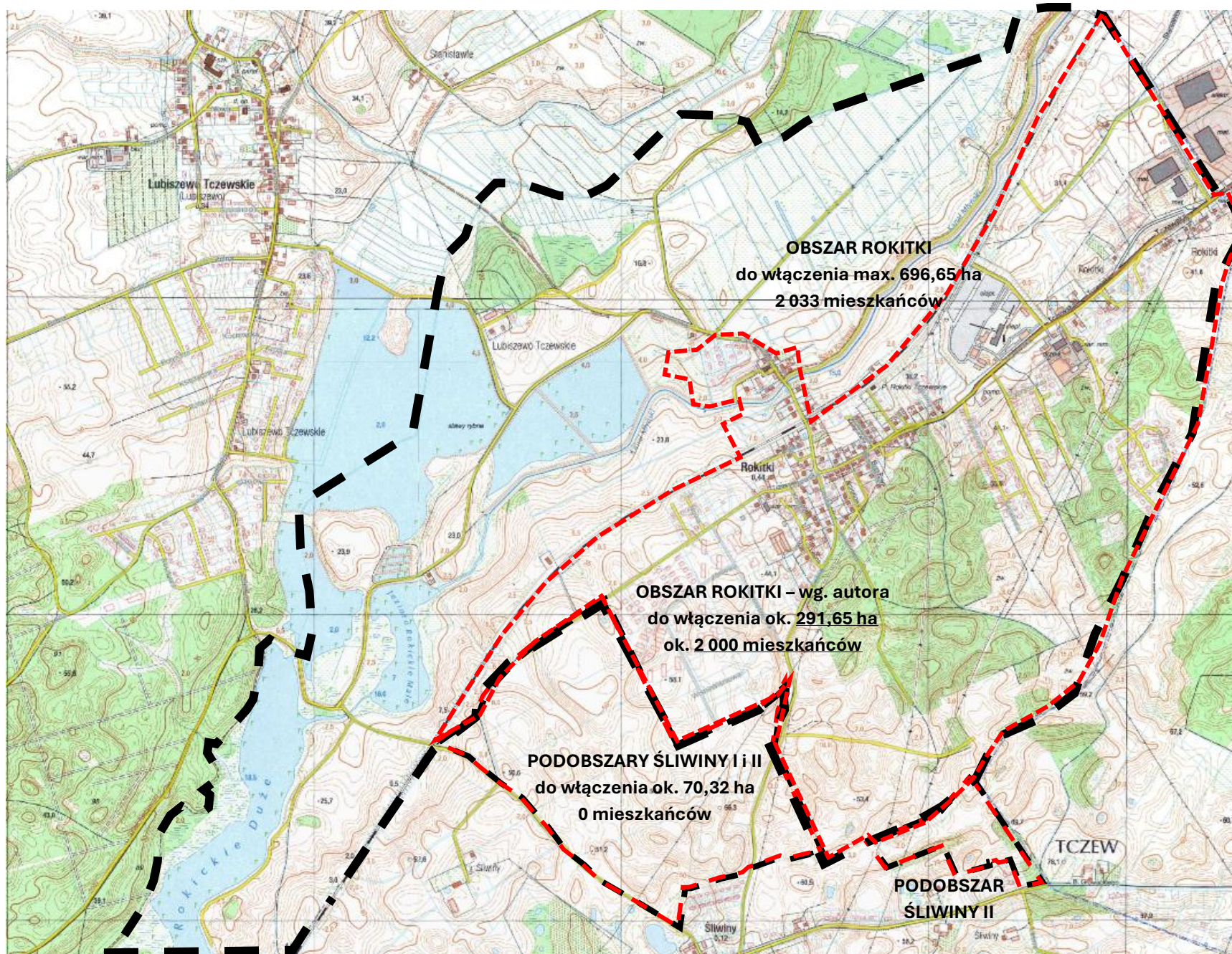
Na podstawie raportów o stanie gminy Tczew miejscowość Knybawa w 2019 roku była zamieszkała przez 176 mieszkańców, natomiast w 2024 roku przez 205 stałych mieszkańców zamieszkujących pod w ramach ok. 70 adresów. Całą miejscowość Bałdowo w 2019 roku zamieszkiwało z kolei 643 mieszkańców, a w 2024 roku 689 stałych mieszkańców, z tego w północnej – proponowanej do włączenia części wsi Bałdowo zamieszkuje prawdopodobnie ok. 200 mieszkańców zamieszkujących w ramach 66 adresów nieruchomości. Proponowany zakres terytorialny włączenia północnej części wsi Bałdowo i osady Knybawa dotyczyłby w sumie ok. 400 mieszkańców.

W ciągu ostatnich 20 lat osada Knybawa z małej miejscowości wiejskiej przekształciła się w osiedle z przeważającą zabudową jednorodzinną o charakterze willowym. Obecnie trwa proces dogęszczania zabudowy wzdłuż ul. Spacerowej oraz Nadwiślańskiej. Po wytyczeniu nowej siatki ulic, zabudowa pojawia się przy ul. Nad Strumykiem oraz ulicach: Stónczej, Polnej i Pogodnej. W przyszłości należy spodziewać się dążenia do zabudowy większości wyniesienia Knybawskiego i przekształcenia tej osady w typowe osiedle domów jednorodzinnych. Należy podkreślić, że obecnie jedyny dojazd dla samochodów i transportu publicznego do osady Knybawa prowadzi ul. Knybawską przez wieś Bałdowo. Potencjalnie możliwa jest przebudowa ul. Spacerowej i ul. Nadbrzeżnej wymagająca budowy nowego mostu drogowego nad rz. Drybok. Byłby to drugi dojazd do Knybawy bezpośrednio od strony miasta Tczew. W przypadku miejscowości Bałdowo należy podkreślić specyficzny – dwuczłonowy charakter układu przestrzennego tej miejscowości. Północna część Bałdowa rozbudowywana jest poprzez sieć ulic doprowadzonych do ul. Św. Wojciecha i Czesława Miłosza. Ulica Czesława Miłosza stanowi oś rozległego obszaru pól uprawnych rozciągających się poprzecznie między granicą miasta Tczew a rowem melioracyjnym odprowadzającym wodę do rzeki Drybok. Tereny te można definiować w przyszłości jako rezerwa pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną z usługami.



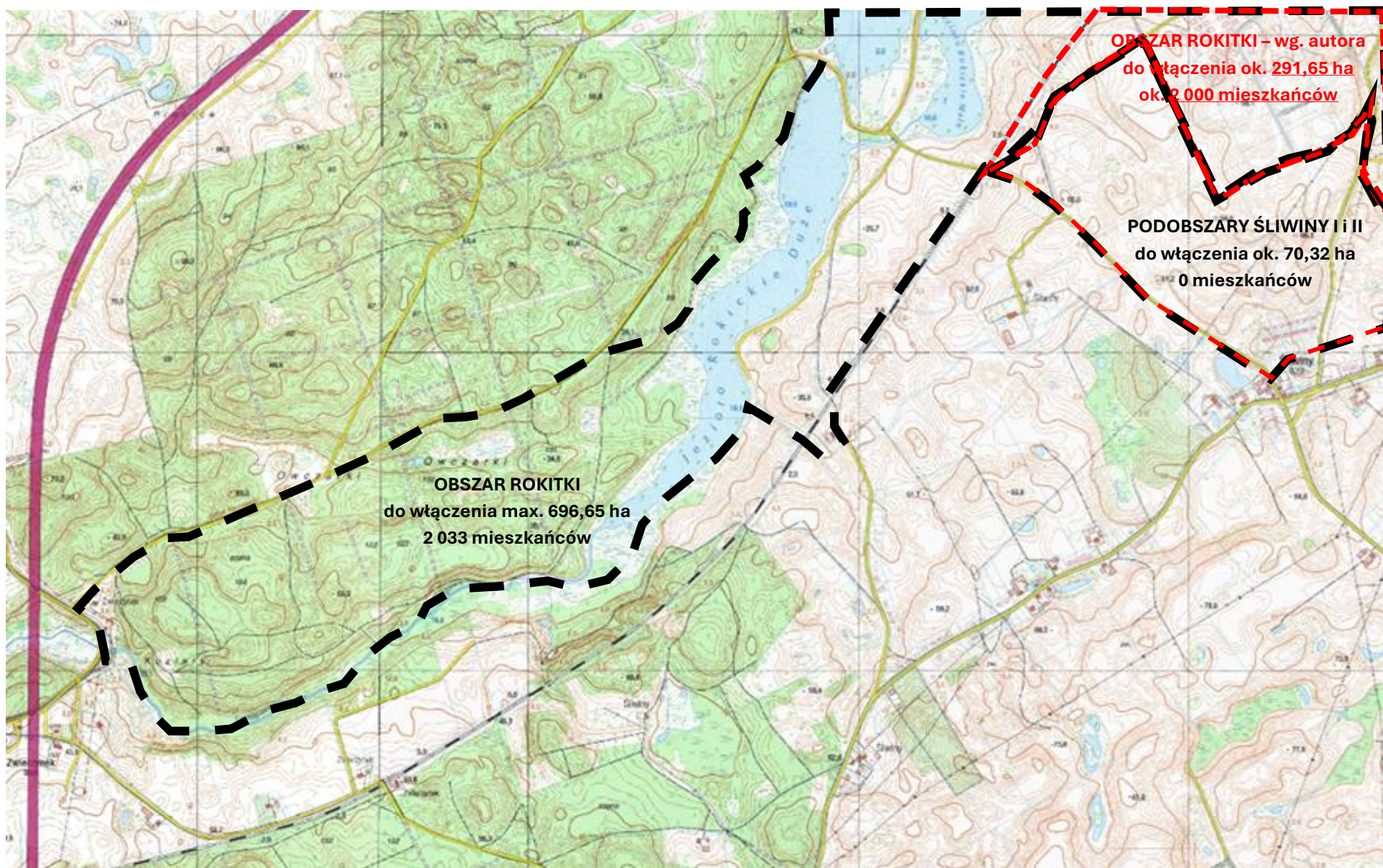
Ryc.36. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III oraz Zajęczkowo na tle mapy topograficznej. Źródło: Geoportal.gov.pl

Trzy zaproponowane obszary (Czatkowo, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajęczkowo) są klasycznym przykładem próby zabezpieczenia potrzeb rozwojowych miasta w zakresie potrzeb komunalnych (Czatkowy), komunikacyjnych (Tczewskie Łąki I), transportowych (Tczewskie Łąki II) oraz lokalizacji kluczowego dla Tczewa tzw. Suchego Portu pod nazwą Zajęczkowo Tczewskie – jako kluczowego obiektu infrastruktury transportu kolejowego i drogowego z uwzględnieniem rozbudowanego zaplecza logistycznego dla potrzeb wsparcia funkcjonowania portu morskiego Gdańsk, czy szeroko rozumianych portów morskich Trójmiasta. Obszary te zamieszkuje ok. 25 osób.



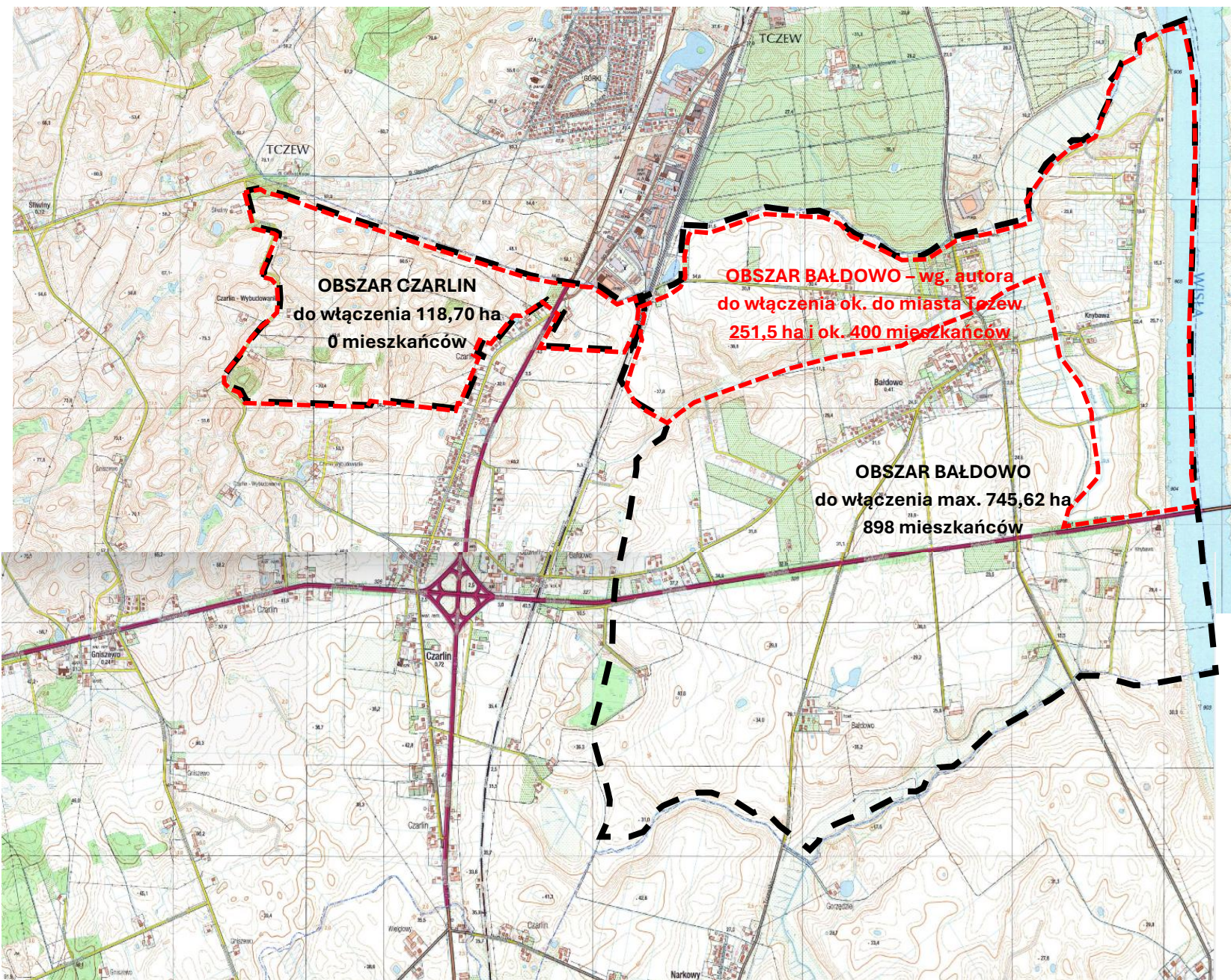
Ryc.37. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Rokitki pn.-zach, Śliwiny I i II na tle mapy topograficznej.
Źródło: Geoportal.gov.pl

Obręb wiejski Rokitki to najważniejszy dla miasta Tczewa obszar logistyczny i przemysłowy. Jest tu ulokowane GPEC zaopatrujące Tczew w energię ciepłą oraz ciepłą wodę. Znajduje się tu też kilkanaście dużych firm logistycznych i produkcyjnych. Są one ważną częścią gospodarki regionu i wykazują znaczne powiązania rynku pracy (np. dojazdy do pracy, transfer środków, nowe inwestycje). Mapa z 2000 roku wskazuje początek szybkiej rozbudowy domów mieszkalnych, dróg, i usług na obszarze południowym oraz wschodnim. Z kolei północno-zachodnia i zachodnia część obszaru za linią kolejową LK 403 są strefą jezior, stawów, rzek, kanałów oraz rozległego obszaru leśnego. Dominują tam grunty rolne w postaci łąk i pastwisk o dość podmokłym charakterze. Według autora obszar za LK403 nie jest niezbędny dla gminy miasto Tczew.



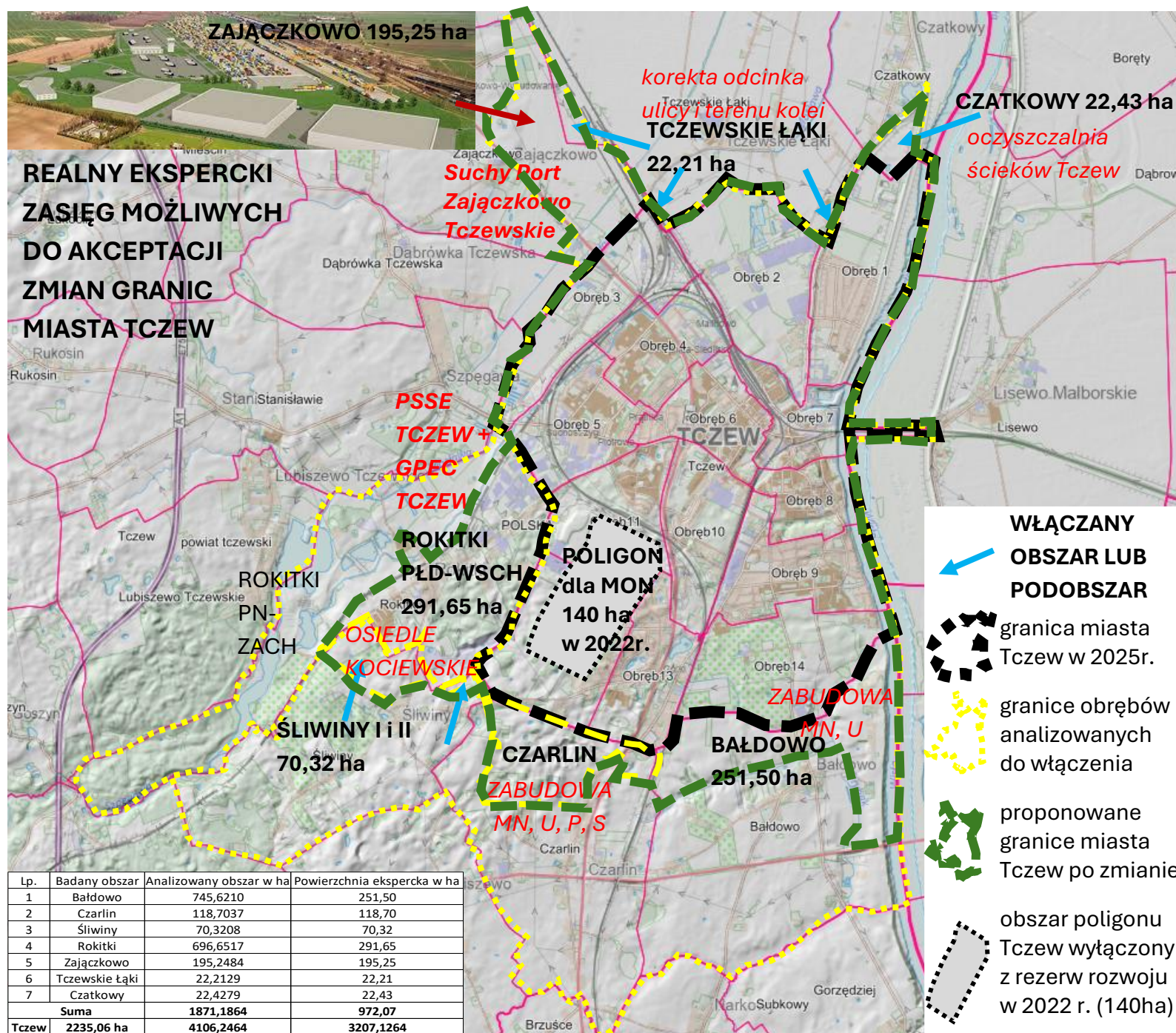
Ryc.38. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Rokitki pn.-zach, Śliwiny I i II na tle mapy topograficznej. Źródło: Geoportal.gov.pl

Południowo-zachodnia część obszaru (obróbu) Rokitki to tereny o półnaturalnym i naturalnym charakterze o dość słabej dostępności komunikacyjnej. Sieć dróg utwardzonych oraz gruntowych pozwala na dojazd do części terenów nad Jeziorem Rokickim Dużym i Jeziorem Rokickim Małym. Obszar ten pozbawiony jest znaczącej infrastruktury turystycznej a niewielkie kąpieliska i plaże nad jeziorami mają znaczenie lokalne i są ograniczone do indywidualnego ruchu turystyczno-wypoczynkowego.



Ryc.39. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Czarlin, Bałdowo ptn. z Knybawą na tle mapy topograficznej. Źródło: Geoportal.gov.pl

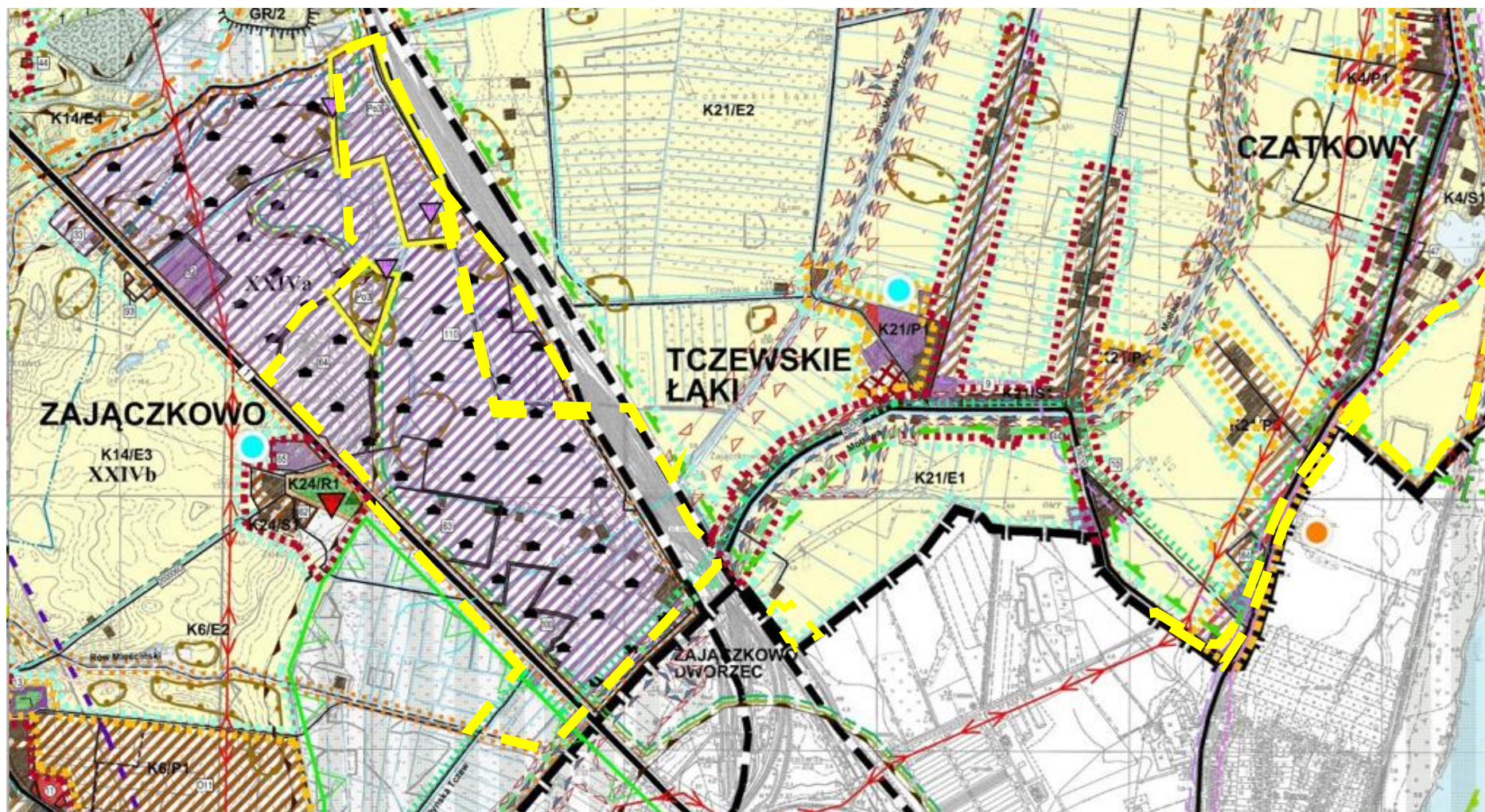
Obszar Czarlin pełni istotną rolę jako źródło pozyskania żwiru i piasku ze żwirowni Czarlin. Tereny wokół żwirowni to głównie pola uprawne z małym udziałem lasów. Mały fragment między drogą DK22 a linią kolejową jest rezerwą pod rozwój funkcji przemysłowych oraz logistycznych. Z kolei obszar Bałdowo jest największym obrębem, który mógłby znaleźć się w granicach miasta Tczew. Bardzo duża powierzchnia (745,62 ha) oraz ogromny areal wysokiej klasy ziemi uprawnej z wiodącą rolą funkcji rolniczej to powód do szukania kompromisu w skali zmiany granic gminy miasto Tczew. Współczesny układ sieci osadniczej nawiązujący do cieków wodnych, warunków glebowych i wysokościowych oraz geomorfologii pozwolił na czytelny podział terenu wsi Bałdowo. Wydzielone zostało wyniesienie Knybawy oraz wąski podobszar północny. Koncepcja włączenia tylko 251,5 ha terenów z obrębu Bałdowo ma być kompromisem dla wielu mieszkańców miasta i gminy Tczew.



Przeprowadzone analizy mają na celu optymalizację możliwego zasięgu zmian granic administracyjnych gminy miasto Tczew i gminy wiejskiej Tczew. Według podstawowych ustaleń i założeń proponowano rozszerzenie miasta Tczew (2 235,06 ha) o obszar 1 871,19 ha, co oznaczałoby wzrost powierzchni gminy miasto Tczew do 4 106,2464 ha. Byłby to wzrost o ok. 83,72 %. Zaproponowana tu koncepcja ekspercka zakłada korektę 2 obszarów możliwych do włączenia. Wg. niej bez zmian byłyby włączone: Czarlin, Śliwiny, Zajączkowo, Tczewskie Łąki oraz Czatkowy. Istotne zmiany dotyczyłyby obszaru Rokitki, który powinien być zmniejszony z 696,65 ha do 291,65 ha (spadek wielkości o 405 ha). W przypadku obszaru Bałdowo należy zmniejszyć powierzchnię włączaną do gminy miasto Tczew z 745,62 ha do wielkości 251,5 ha, co oznaczałoby realny spadek tej powierzchni o 494,12 ha. Tym samym łączny obszar rozszerzenia zmniejszyłby się z 1 871,19 ha do 972,07 ha, a powierzchnia miasta Tczew wzrosłaby o 43,5 %. Realny wzrost po odliczeniu powierzchni poligonu (-140 ha) wyniósłby tylko 37,22 %.

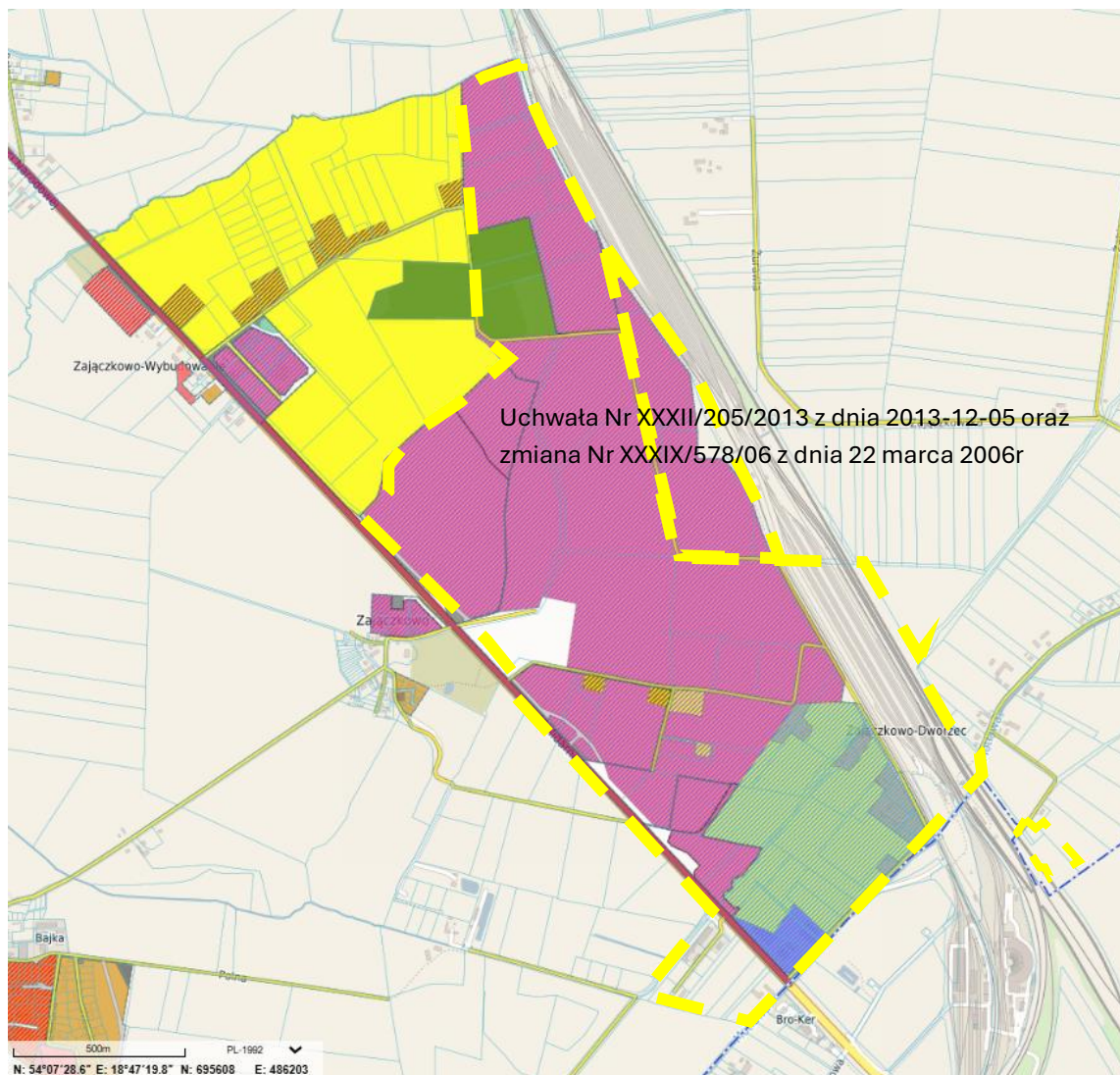
Ryc. 40. Granice miasta Tczew (2025r.), granice obrębów geodezyjnych oraz obszarów i podobszarów włączanych wg. autora do miasta Tczew. Źródło: Geoportal.gov.pl

2.2. Obszary Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo w dokumentach planistycznych



Ryc. 41. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>

Według zapisów Studium obszary Tczewskie Łąki II i III oraz obszar Zajączkowo przewidziany do włączenia w granice gminy miasto Tczew są wskazane jako „tereny produkcyjno-usługowe z preferencją dla zabudowy produkcyjnej”. Przewidziano tam również lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży detalicznej powyżej 400m (proj.). Niewielka część obszaru Zajączkowo obejmuje tereny kolei i stacji Zajączkowo Dworzec. Dodatkowo obszar Tczewskie Łąki III oraz Zajączkowo zostały w Studium wyznaczone do sporządzania MPZP. Obszar Czatkowo w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków wg. Studium ma zapisaną funkcję terenu rolnego. Podobszar Zajączkowo I wzdłuż ul. Czatkowskiej wpisano jako tereny komunikacji. Wg. zapisów Studium nie ma przeszkód w docelowym zagospodarowaniu terenów w kierunku rozbudowy oczyszczalni ścieków, przebudowy/rozbudowy ul. Czatkowskiej oraz zmiany formy użytkowania „terenów produkcyjno-usługowych z preferencją dla zabudowy produkcyjnej” z „obiektami handlowymi o powierzchni sprzedaży detalicznej powyżej 400m” w kierunku docelowej lokalizacji Suchego Portu ZAJĄCZKOWO TCZEWSKIE.

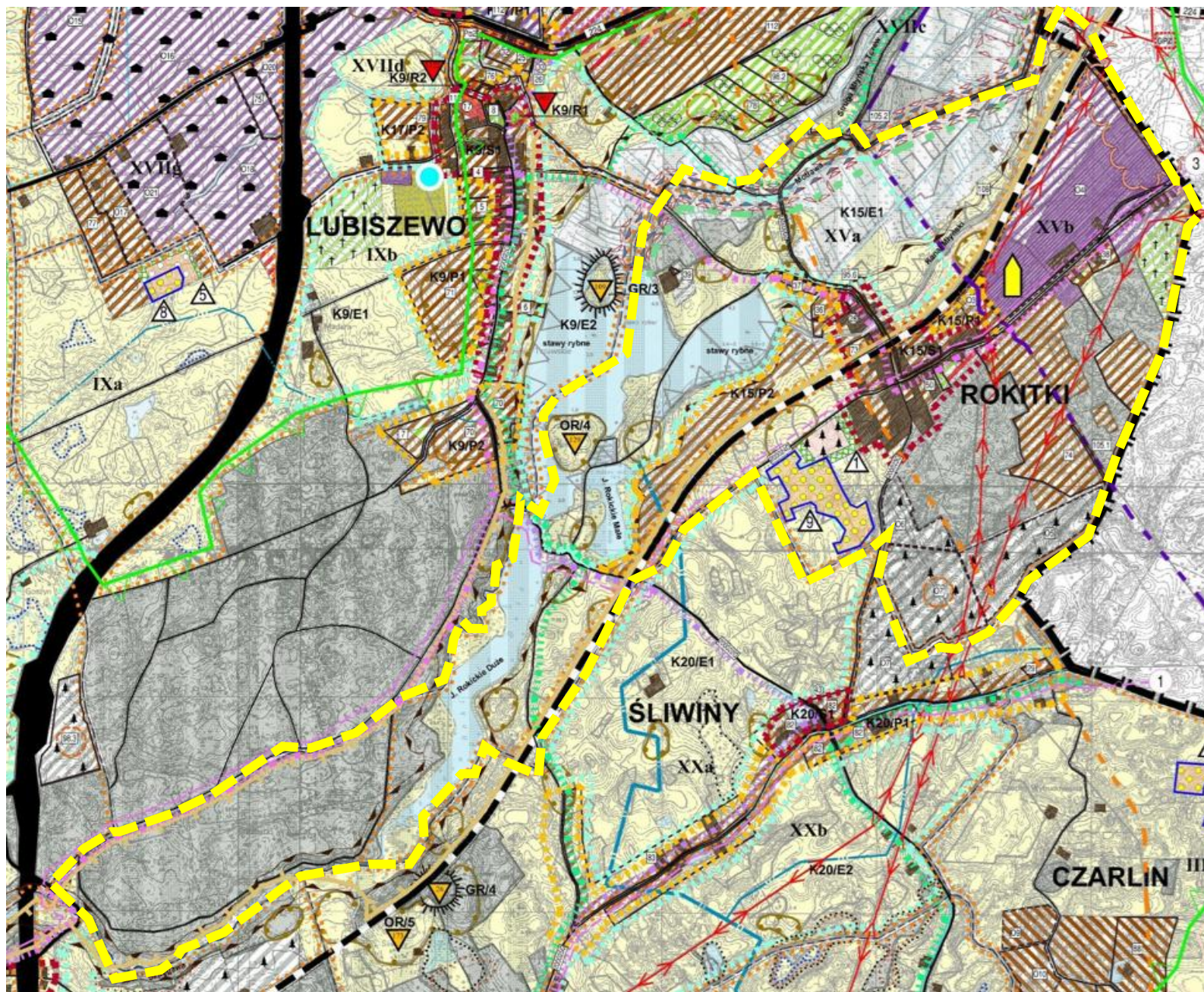


Ryc.14. Wyrys obowiązujących MPZP dla obszaru Czatkowo oraz podobszaru Tczewskie Łąki I. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>

Na obszarze włączenia Czatkowo oraz podobszarze Tczewskie Łąki I brak jest obowiązujących MPZP.

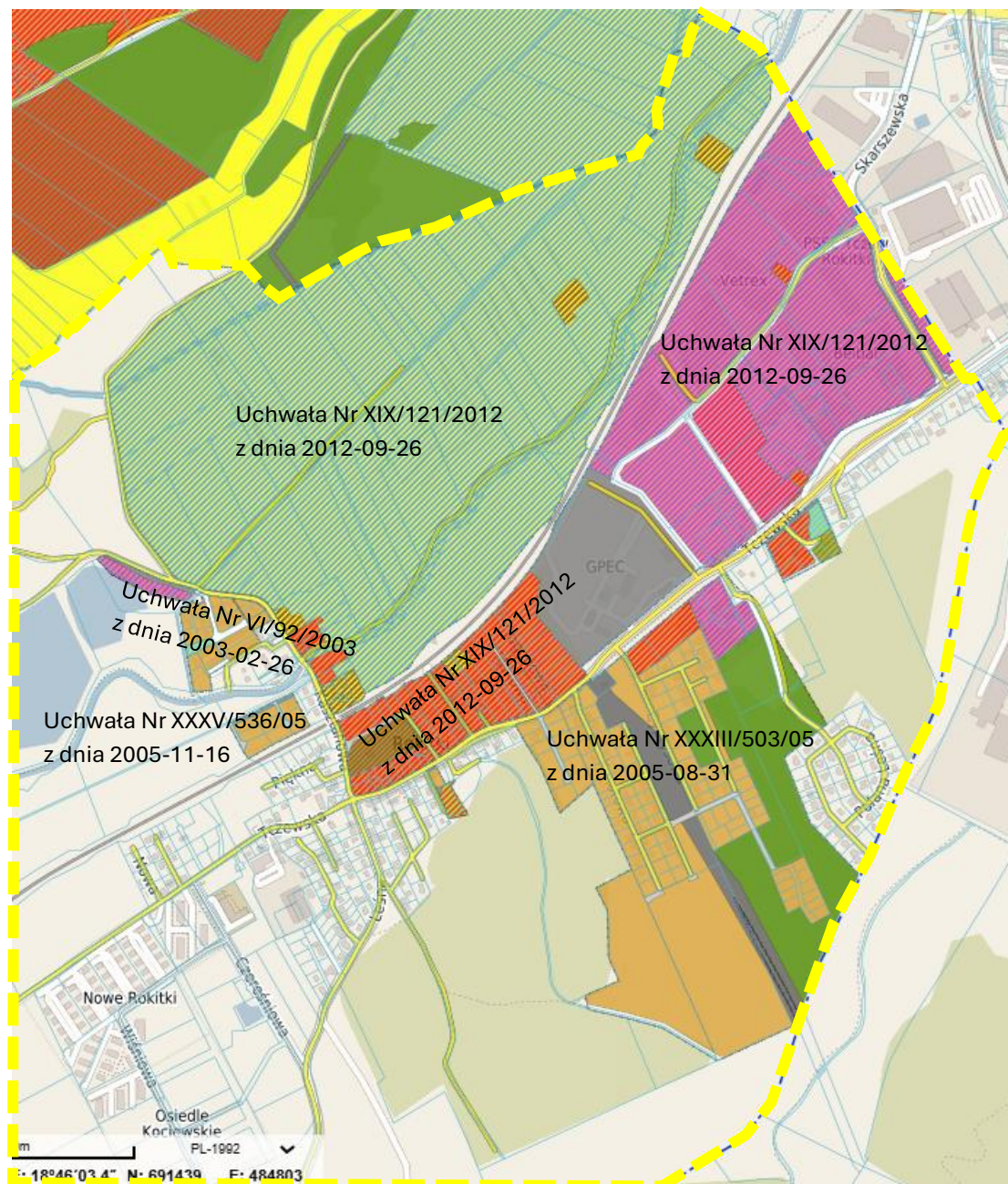
Ryc.42. Wyrys obowiązujących MPZP dla podobszarów Tczewskie Łąki II i III oraz obszaru Zajączkowo. Uchwała: nr XXXII/205/2013 z dn. 05.12.2013 r.

Proponowany do włączenia w granice gminy miasto Kołobrzeg obszar Zajączkowo oraz podobszar Tczewskie Łąki III według obowiązujących MPZP jest na przeważającym obszarze wskazany jako tereny zabudowy produkcyjnej, usług, rzemiosła, składów i magazynów, obsługi komunikacji samochodowej i kolejowej z dopuszczeniem budowy bocznic kolejowej. Południowo-wschodnia część obszaru Zajączkowo ulokowana nad rzeką Motławą to tereny rolnicze, tereny wód powierzchniowych śródlądowych, obszary szczególnego zagrożenia powodzią. Punktowo wskazano tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. W północnej części obszaru Zajączkowo wskazano jeden niewielki teren leśny. W południowo-wschodnim fragmencie obszaru Zajączkowo wskazano tereny zabudowy produkcyjnej, usług, rzemiosła w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. Zdaniem autora zapisy MPZP mogą być utrzymane.



Obszar Rokitki o łącznej powierzchni 696,65 ha dzieli linia kolejowa LK203 będąca istotną barierą przestrzenną tego obszaru. 1/2 powierzchni obrębu Rokitki zajmują podmokłe łąki z rozległym systemem wód płynących (Mottawa, Kanat Młyński, mniejsze kanały i rowy melioracyjne), 2 jeziora (Jezioro Rokickie Duże i Małe) oraz rozległe stawy rybne. Tereny na obu brzegach 2 jezior i rzeki Szpęgawy są wyniesione. Obszar ten jest wykorzystywany rolniczo a północny brzeg Szpęgawy jest zalesiony. Zdaniem autora obszar półn-zach Rokitek (ok. 405 ha) za linią kolejową docelowo powinien zachować półnaturalny charakter. Po drugiej stronie bariery LK 203 znajduje się intensywnie zabudowywany podobszar południowo-wschodni Rokitek o powierzchni ok. 291,65 ha (łącznie z obszarem zabudowanym po stronie północno-zachodniej od LK 203 przy ul. Kasztanowej. Podobszar ten w pełni zasługuje na włączenie w granice gminy miasto Tczew.

Ryc. 43. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>



Ryc.44. Wyrus obowiązujących MPZP dla obszaru Rokitki. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>

PRZEZNACZENIA TERENU

Tereny ciągów pieszo-jazdnych wewnętrznych	Tereny dróg publicznych klasy dojazdowej	Tereny dróg publicznych klasy lokalnej
Tereny infrastruktury ciepłowniczej	Tereny rolnicze, tereny wód powierzchniowych śródlądowych, obszary szczególnego zagrożenia powodzią w części	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i usługowej, zieleni urządzonej na obszarze historycznego zespołu podworskiego z parkiem
Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wolnostojącej i usługowej	Tereny zabudowy produkcyjnej, usług, rzemiosła, składów i magazynów	Tereny zabudowy usługowej, opieki zdrowotnej, składów i magazynów
Tereny zabudowy usługowej, rzemiosła, składów i magazynów	Tereny zabudowy zagrodowej w gospodarstwach rolnych, hodowlanych i ogrodniczych	Tereny pasów technicznych

POZOSTAŁE OZNACZENIA

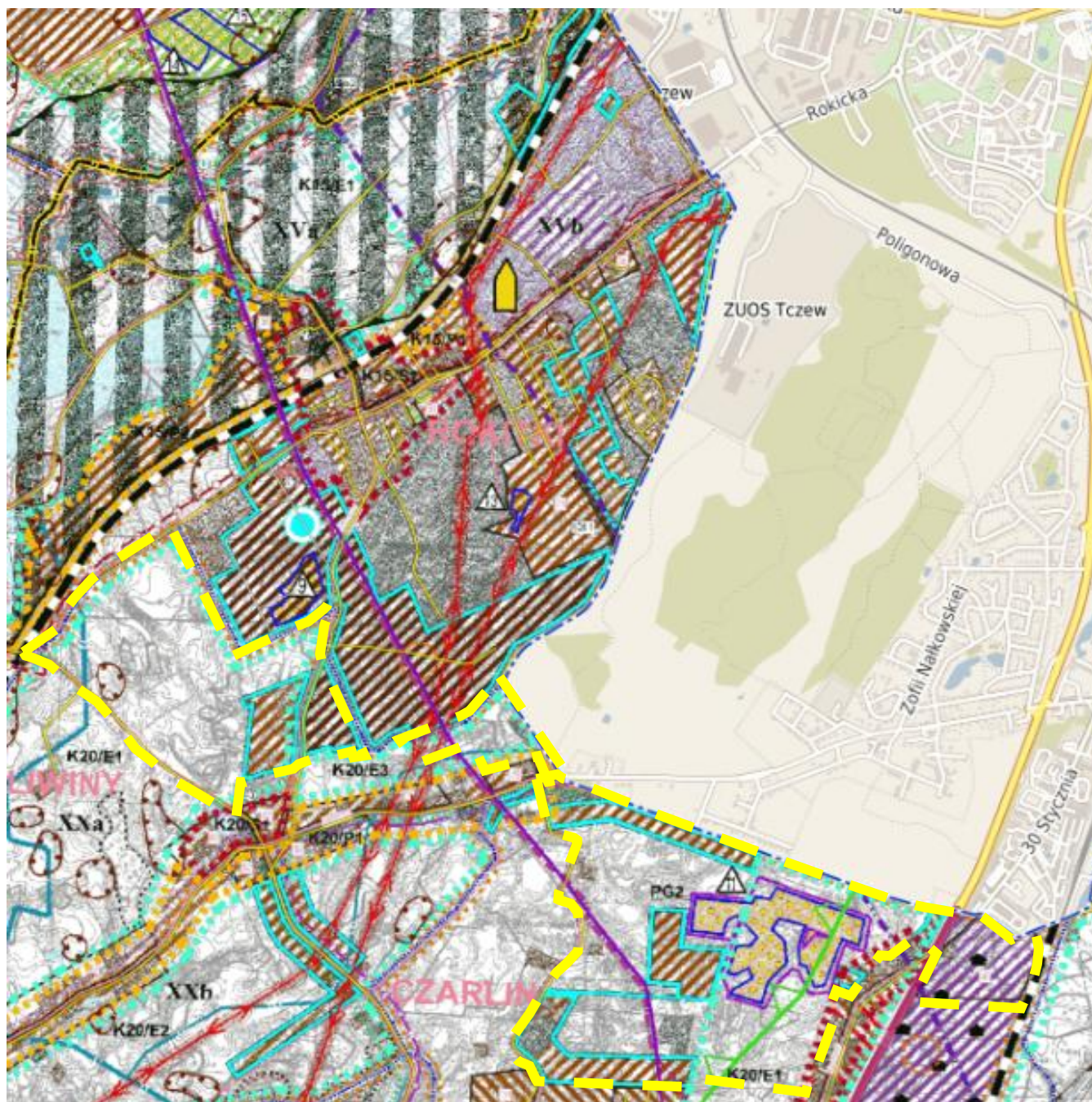
Obiekty o walorach historyczno-kulturowych	Strefa ochronna napowietrznych sieci elektroenergetycznych średniego napięcia	Wody otwarte i ciekły wodne
Strefa ochrony konserwatorskiej historycznego zespołu podworskiego z parkiem	Obszary szczególnego zagrożenia powodzią w 1%	Nieprzekraczalna linia zabudowy 10m od granicy obszaru kolejowego
Obiekty wpisane do wojewódzkiej ewidencji zabytków	Obszar Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej ustanowionej Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 2008 r. (Dz. U. 2008 nr 232, poz. 1556)	Strefa ochronna napowietrznych sieci elektroenergetycznych wysokiego napięcia
Strefa ochrony konserwatorskiej zespołów zabudowy ruralistycznej	Strefy ochrony archeologicznej	Zieleni izolacyjna
Gazociągi wysokiego ciśnienia DN 400 i DN 500 - istniejące	Linia elektroenergetyczna średniego napięcia 15 kV	Linia elektroenergetyczna wysokiego napięcia 110 kV
Nieprzekraczalna linia zabudowy od gazociągu wysokiego ciśnienia DN 400: 35m dla zabudowy mieszkaniowej i 50m dla zabudowy przemysłowej	Obszary szczególnego zagrożenia powodzią w 10%	Strefa kontrolowana od gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 o szerokości 8m
Strefa ochrony otoczenia i ekspozycji zabytkowego zespołu ruralistycznego wsi Rokitki		

Legenda

dla planu zatwierdzonego uchwałą nr XIX/121/2012 z dn. 26.09.2012 r.

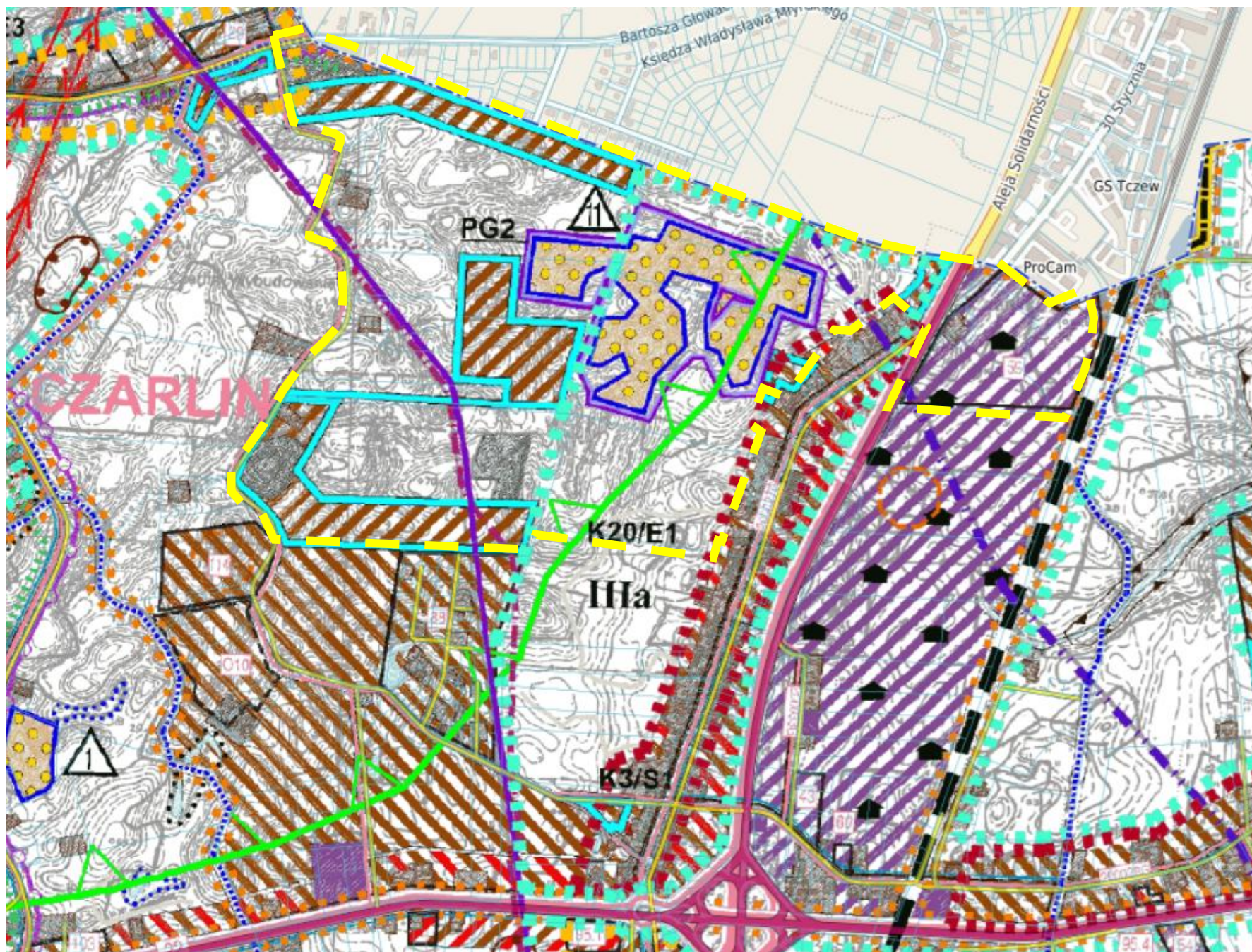
Ryc.45. Wyrus legendy obowiązującego MPZP dla obszaru Rokitki. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>

Na obszarze włączenia Rokitki dominujące znaczenie mają obszary P,U jako tereny zabudowy produkcyjnej usług, rzemiosła, składów i magazynów oraz tereny infrastruktury ciepłowniczej (GPEC). Wskazano również dość rozległe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN) oraz tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wolnostojącej i usługowej (MN, U). W bezpośrednim sąsiedztwie terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN) znajduje się obszar lasu (ZL), a środkiem terenów mieszkaniowych jednorodzinnej (MN) poprowadzono tereny infrastruktury technicznej gazowej (G). Cała północno-zachodnia część to tereny rolnicze, tereny wód powierzchniowych śródlądowych, obszary szczególnego zagrożenia powodzią (R, WS, ZZ). NOWE ROKITKI powstają na podstawie WZ.

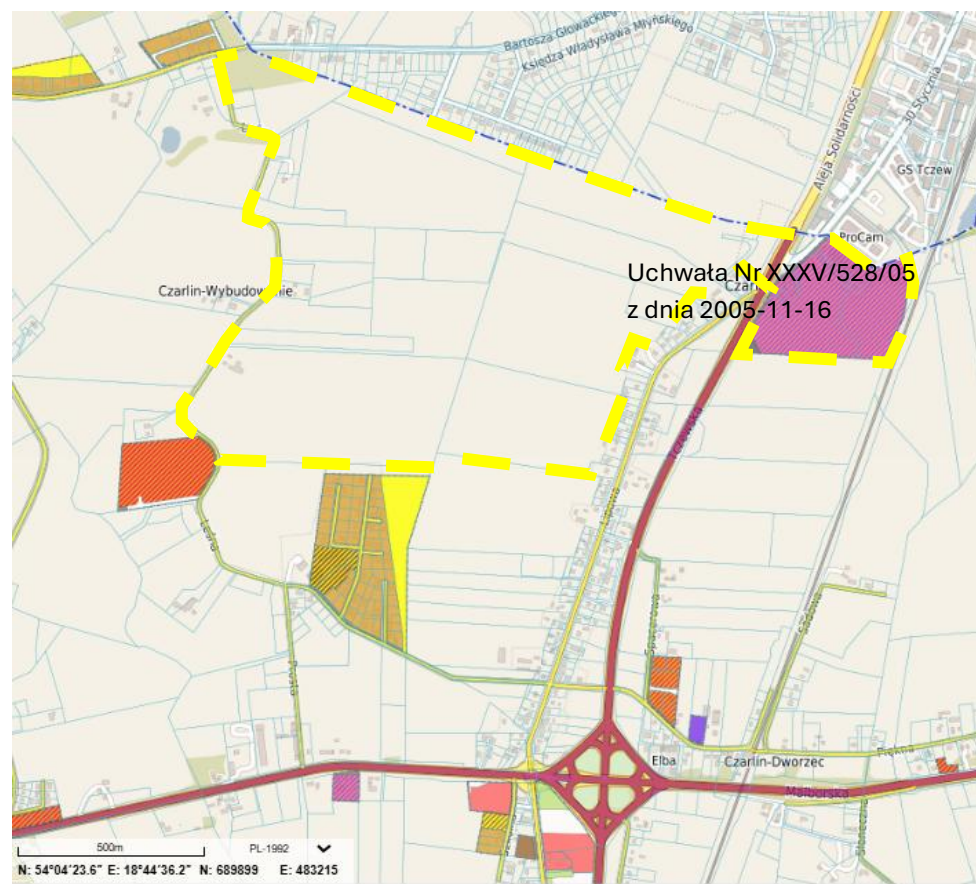
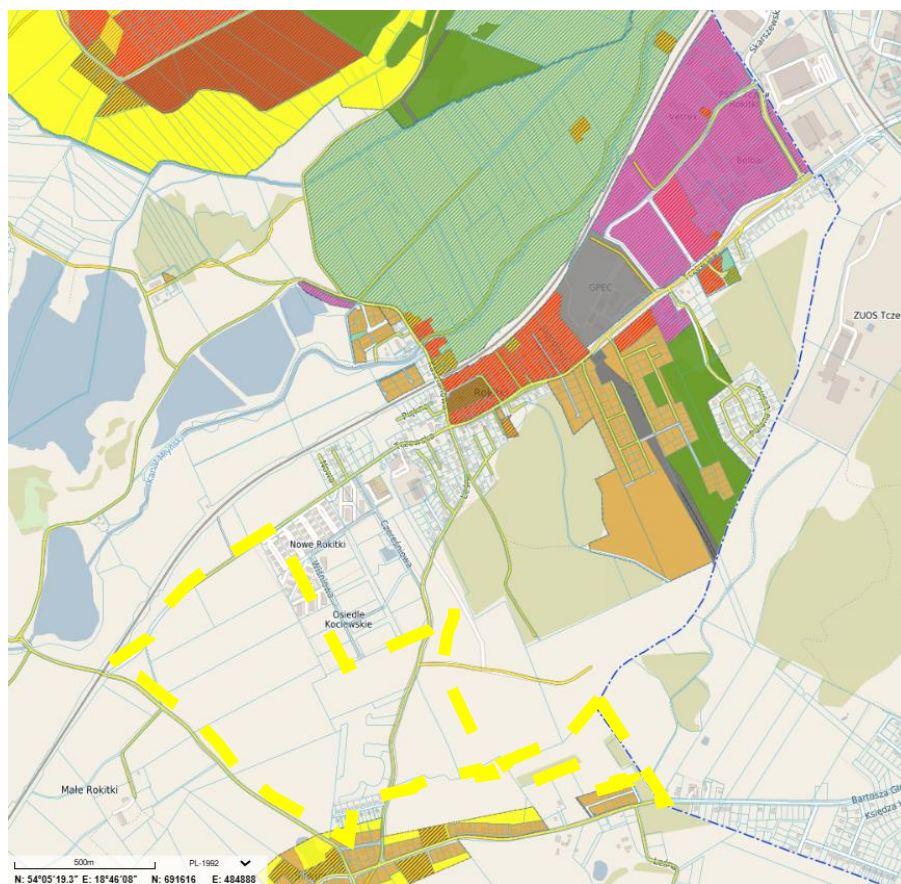


Zapisy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla terenów proponowanych do włączenia w granice miasta Tczew obejmują 2 podobszary obszaru Śliwiny o łącznej powierzchni 70,32 ha oraz obszar Czarlin o powierzchni 118,70 ha. Tereny te przylegają bezpośrednio do południowo-wschodniej obecnie intensywnie zabudowywanej części obszaru Rokitki oraz południowej granicy zabudowanego zabudową jednorodzinną terenu gminy miasto Tczew. Wschodni fragment proponowanego do włączenia obszaru Czarlin znajduje się między DK91 i LK 131. Teren ten ma być kontynuacją istniejących po sąsiedzku na terenie miasta Tczew „terenów produkcyjno-usługowych z preferencją dla zabudowy produkcyjnej”. W tym miejscu warto wspomnieć, że „tereny produkcyjno-usługowe z preferencją dla zabudowy produkcyjnej” rozciągają się między DK91 i LK131 w kierunku południowym aż do węzła DK91 z DK22. Planowany do włączenia obszar Czarlin w pierwotnych i zmienionych zapisach Studium zawiera wskazanie terenów rozwojowych jako „tereny mieszkaniowo-usługowe z preferencją dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej”. Należy jednak podkreślić pasmowy układ proponowanej zabudowy lokalizowanej wzdłuż ciągów komunikacyjnych, a większość planowanego do włączenia obszaru Czarlin (ryc. 12) byłaby wciąż wykorzystywana jako tereny rolne, z niewielką powierzchnią sadów. Na uwagę zasługuje wprowadzanie zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie granic miasta Tczew (zbliżenie – ryc. 13)

Ryc. 46. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew–rysunek studium dla obszarów Śliwiny i Czarlin. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>



Ryc. 47. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium dla obszaru Czarlin. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>



Ryc.48,49. Wyrys obowiązujących MPZP dla podobszarów I i II obszaru Śliwin i obszaru Czarlin. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

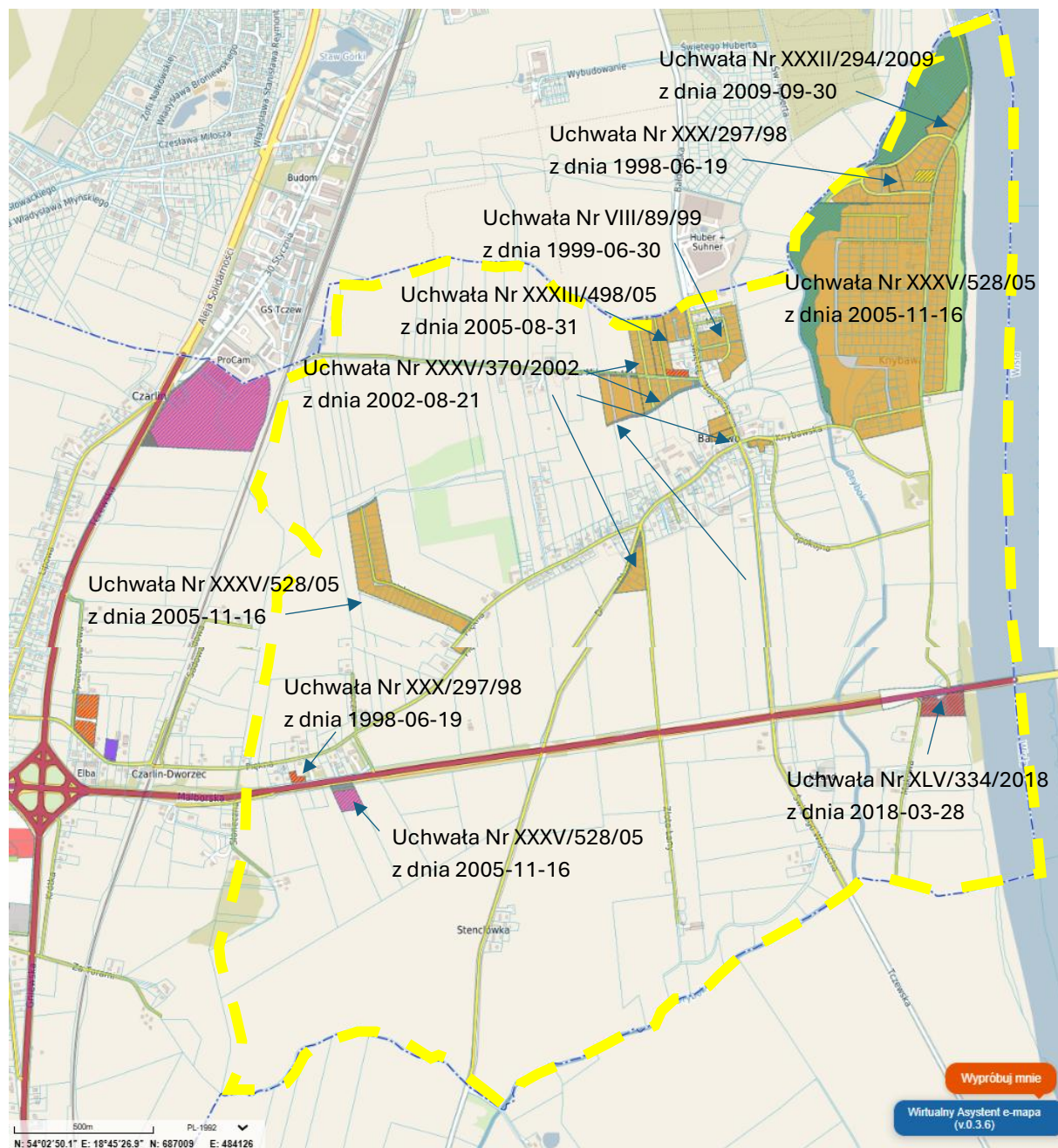
Obowiązujące MPZP dla obszaru Śliwiny nie obejmują podobszarów I i II obszaru Śliwiny (ryc.13), co oznacza faktyczny brak obowiązujących MPZP na obszarze, który miałby być włączony w granice administracyjne miasta Tczew. W przypadku obszaru Czarlin tereny które miałyby być włączone w granice miasta Tczew są objęte MPZP tylko we fragmencie zlokalizowanym wyłącznie między DK91 i LK 131, gdzie zgodnie z Uchwałą Nr XXXV/528/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Czarlin, gmina Tczew oznaczonego Nr 5.1 obowiązuje zapis „Tereny zabudowy usługowej, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz obsługi komunikacji samochodowej” (U, P, KS). Teren ten ma powierzchnię 9,98 ha. Pozostała część obszaru Czarlin proponowanego do włączenia w granice administracyjne miasta Tczew nie ma uchwalonych i obowiązujących MPZP.

Analiza zasięgu obowiązujących MPZP dla podobszarów I i II obszaru Śliwin i obszaru Czarlin względem granic włączenia w granice miasta Tczew pozwala zauważyć, że praktycznie zupełny brak opracowanych MPZP pozwala na postawienie tezy o umożliwieniu „przedłużenia ciągłości planistycznej”. W przypadku obu podobszarów I i II obszaru Śliwin możliwe będzie kontynuowanie inwestycji w formie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami. W przypadku obszaru Czarlin nieomal pewne jest kontynuowanie inwestycji zabudowy produkcyjnej, składowej i magazynowej między DK91 i LK131. Pozostała część planowanego do włączenia obszaru Czarlin (ok. 108,72 ha) może być terenem kontynuowanej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z udziałem terenów usługowych przy ul. Tczewskiej od granicy miasta do ul. Lipowej.



Obszar Bałdowo jest największym terenem planowanym do włączenia w granice administracyjne miasta Tczew (745,62 ha wobec 696,65 ha obrębu Rokitki lub ok. 291,65 ha południowo-wschodniej części proponowanego do włączenia obszaru Rokitki. w granicach miasta Tczew). Według zapisów studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wschodnia część obrębu Bałdowo wzdłuż rzeki Wisły rozciąga się korytarz ekologiczny „Doliny Wisły” rangi ponadregionalnej. Północna część korytarza ekologicznego „Doliny Wisły” to intensywnie rozbudowywana w ostatnich latach miejscowość Knybawa, z dość rozległymi terenami mieszkaniowo-usługowymi z preferencją dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Wokół obszaru zabudowanego miejscowości Bałdowo wyznaczono tereny mieszkaniowo-usługowe z preferencją dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Na szczególną uwagę zasługuje teren rozwojowy między zabudową miejscowości Bałdowo a drogą DK 22 i ul. Św. Wojciecha o preferowanych funkcjach mieszkaniowo-usługowych z preferencją zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Wskazany teren rozwojowy wzdłuż DK22 oraz ul. Św. Wojciecha określono z kolei jako tereny usługowo-mieszkaniowe z preferencją dla zabudowy usługowej z możliwą lokalizacją obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży detalicznej powyżej 200 m². W południowej części obszaru Bałdowo wyznaczono lokalizację obszarów inwestycji celu publicznego o funkcji kultury i kultury fizycznej.

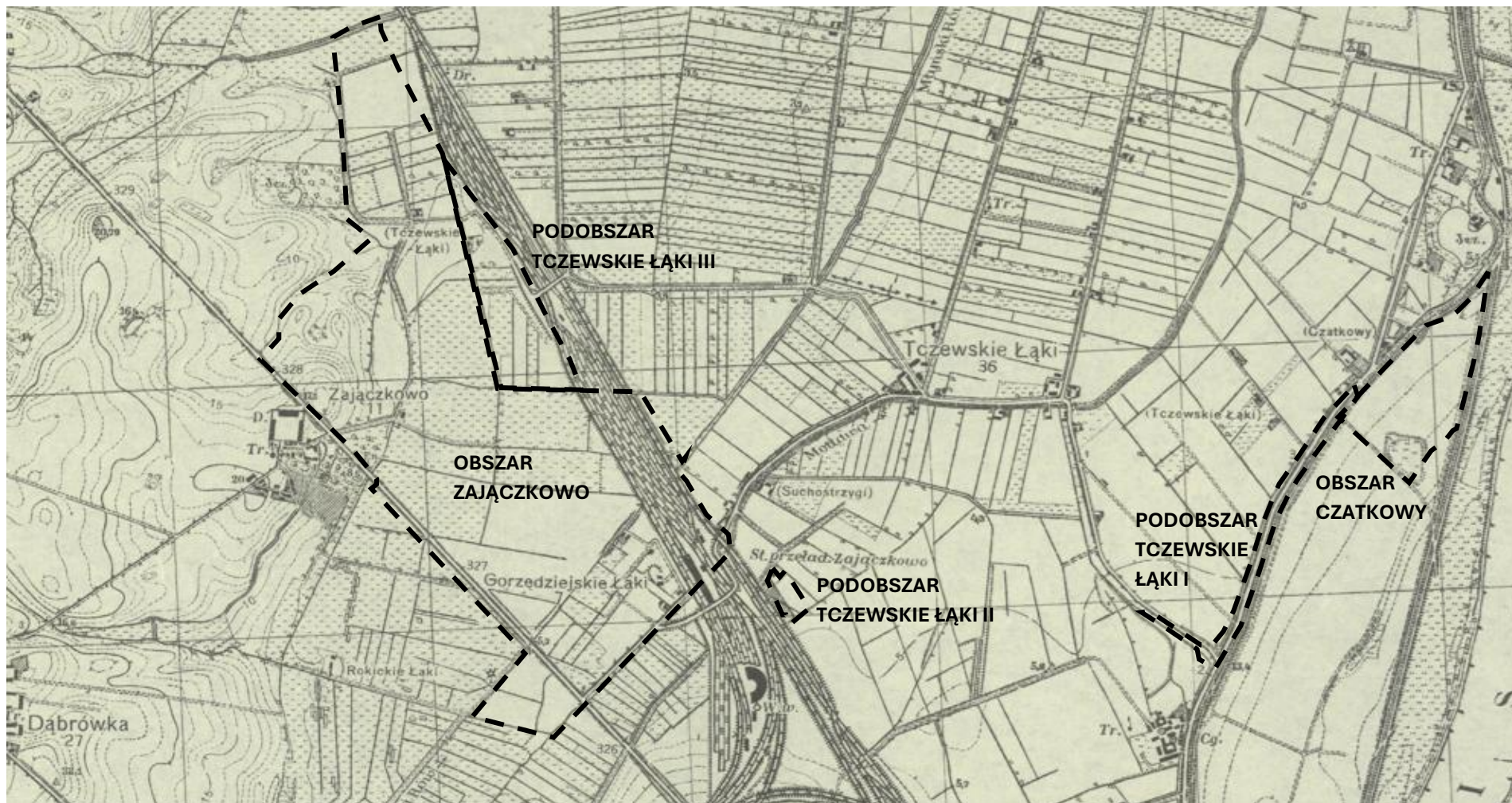
Ryc. 50. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium dla obszaru Bałdowo. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>



Obszar Bałdowo o powierzchni 745,62 ha cechuje się bardzo nierównomiernym pokryciem planistycznym. Opracowane i obowiązujące obecnie MPZP obejmują w szczególności wieś Knybawa, północną część wsi Bałdowo oraz kilka niewielkich skupień nieruchomości przy ul. Na Wzgórzu, Spokojnej, Stanisława oraz „trójkąta” nieruchomości przy skrzyżowaniu ul. Długiej i ul. Złote Łany. Na uwagę zasługują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami (MN), tereny usługowo-mieszkaniowe (4MN/U) a przy drodze 22 niewielki teren zabudowy usługowej, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz obsługi komunikacji samochodowej (U, P, K, S) o powierzchni 0,61 ha oraz w sąsiedztwie Mostu Knybawskiego teren zabudowy usługowej oraz obsługi komunikacji samochodowej (U, KS) o powierzchni 1,19 ha. Istotne znaczenie mają tereny zagrożone powodzią (ZZ) po zachodniej i północno-zachodniej stronie miejscowości Knybawa nad Drybkiem. Wyznaczono tam również niewielki obszar terenów zieleni ekologiczno-krajobrazowej (ZI). Na obszarze Knybawy znajduje się również bardzo niewielki obszar terenów mieszkaniowo-gospodarczych (MR). Miejscowość Knybawa od strony rzeki Wisły odgradza bardzo wąski rozciągający się wzdłuż Wisły teren zieleni urządzonej (ZP) oraz teren zagrożony powodzią (ZZ). Na pozostałych terenach obszaru Bałdowo brak jest planów miejscowych. Analiza polityki planistycznej gminy pod względem „czasookresu” uchwalania MPZP pozwala zauważyć konsekwencję w planowaniu miejscowości Knybawa, przy dość znacznym chaosie przestrzennym zagospodarowywania miejscowości Barlin, oraz kilku pozostałych jednostek osadniczych objętych MPZP. Przypominało to trochę reagowania na działania inwestorów niż celową politykę planistyczną gminy na tym terenie.

Ryc.51. Wyris obowiązujących MPZP dla obszaru Barlin. Źródło: <https://tczew.e-mapa.net/>.

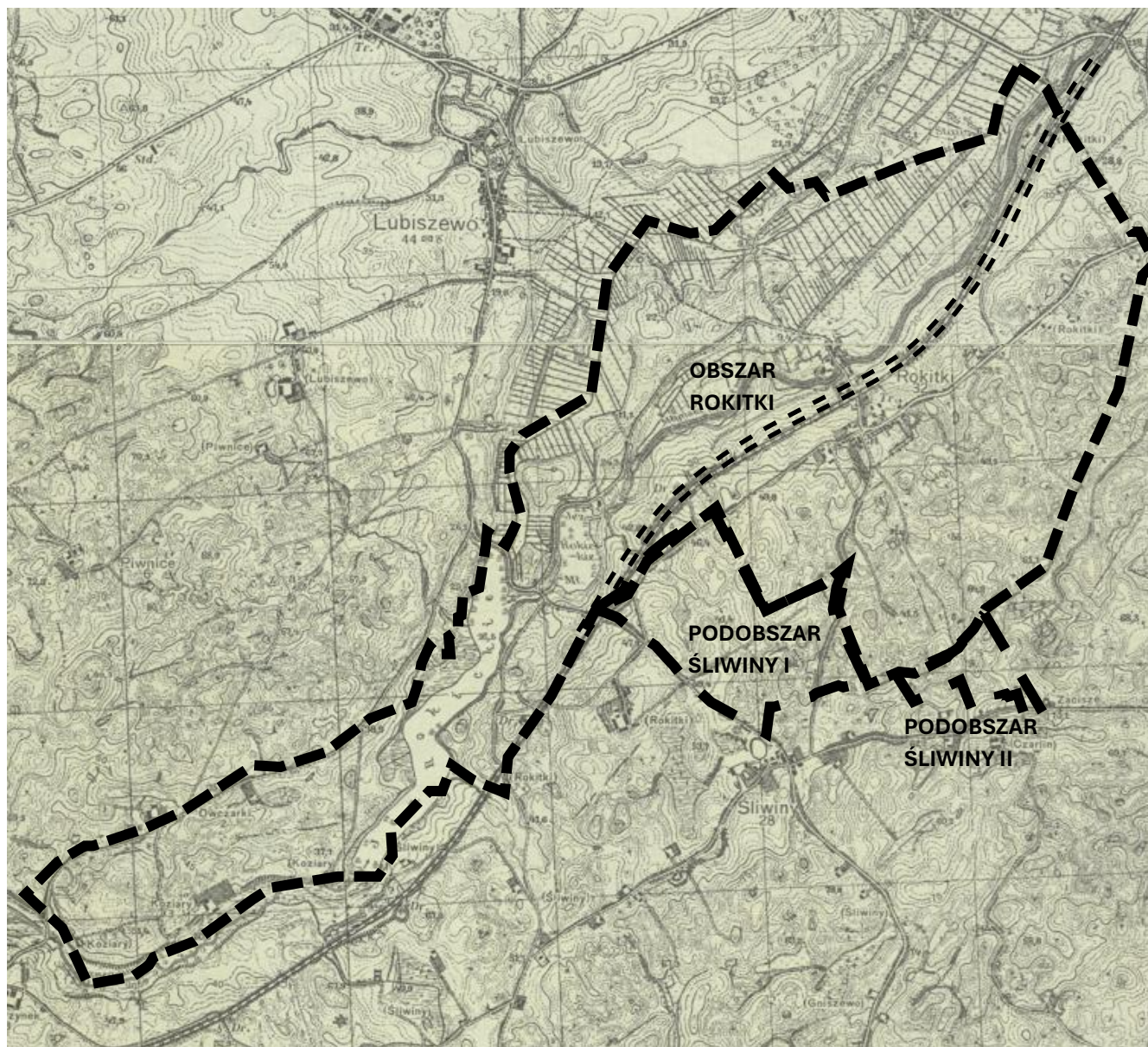
2.3. Zarys historyczny przemian osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych



Ryc. 52. Zasięg obszaru Czarlin, podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki oraz obszaru Zajęczkowo na tle mapy topograficznej Tczew Północ z 1934 roku.

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P32-S27-F_TCZEW_POLNOC_1934.jpg

Analiza mapy topograficznej z 1934 roku pozwala na określenie historycznych kierunków wykorzystywania przestrzeni geograficznej przez urbanizację po II Wojnie Światowej. Proponowany do włączenia w granice miasta Tczew obszar Czatkowy był terenem otwartym wykorzystywanym rolniczo i otoczonym wałami przeciwpowodziowymi. Podobna forma użytkowania ziemi dotyczyła podobszarów Tczewskie Łąki I, II i III. Obszar Zajęczkowo był wykorzystywany rolniczo jako podmokłe łąki oraz osuszone pastwiska i pola uprawne. Widoczna jest sieć rowów melioracyjnych. Na obszarze tym zidentyfikowano kilka (5?) budynków gospodarstw rolnych.

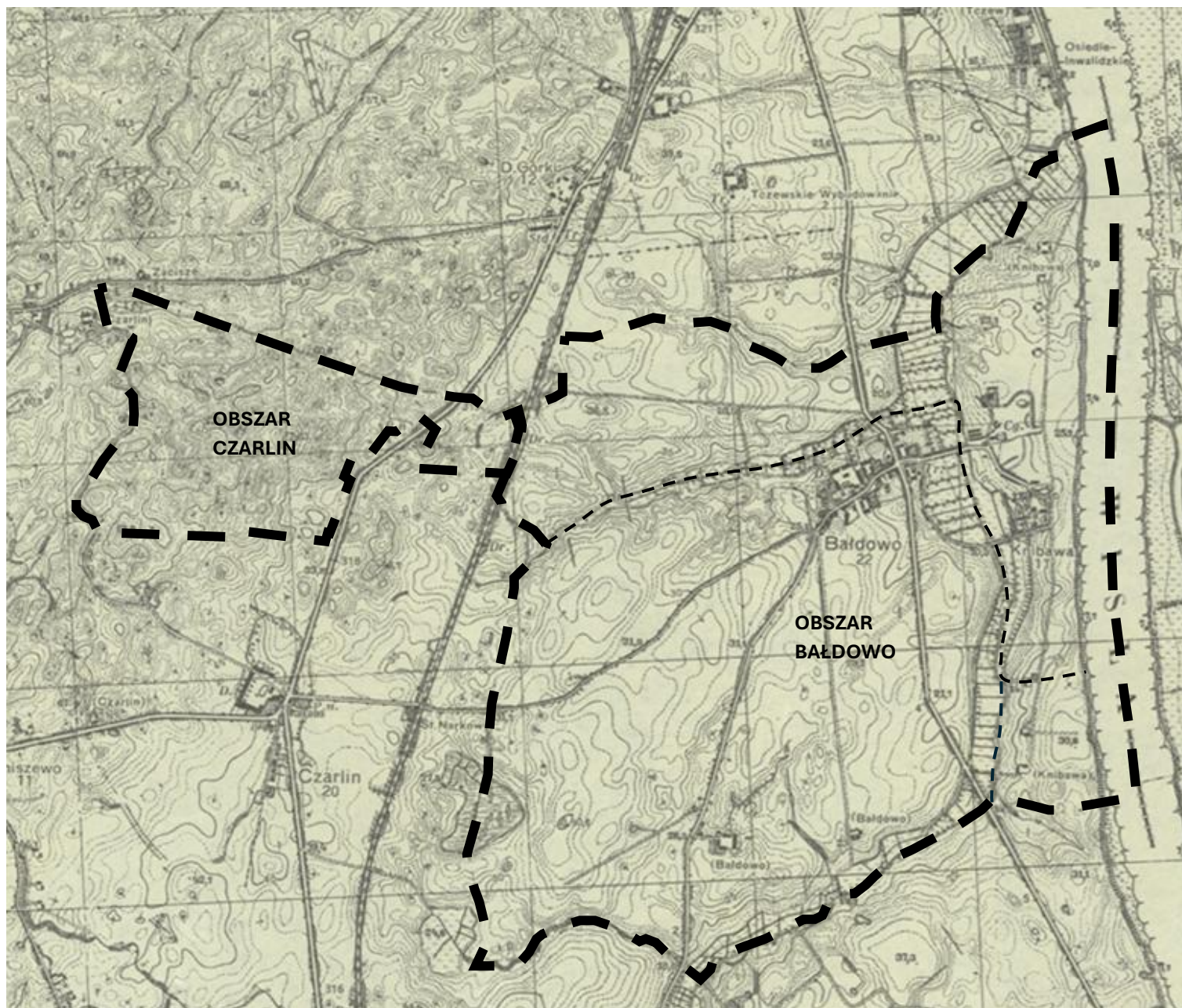


Bardzo interesującym historycznym studium przypadku jest obszar Rokitki. Mapa topograficzna z 1934 roku pozwala na bardzo dokładne rozpoznanie kilku historycznych uwarunkowań naturalnych i antropogenicznych jakie decydowały o zagospodarowaniu Rokitek. Rokitki rozwijały się jako wzdłuż obecnej ulicy Tczewskiej i Kasztanowej łączącej dwie części wsi Rokitki po obu stronach linii kolejowej i Młyńskiego Kanatu. Już 90 lat temu dwutorowa linia kolejowa obok Kanatu Młyńskiego stanowiła kluczową barierę dzielącą Rokitki na 2 części. Łączna powierzchnia zabudowy ówczesnych Rokitek zajmowała powierzchnię zaledwie kilkunastu hektarów. Współczesne intensywnie zagospodarowane tereny przemysłowe, magazynowe i mieszkaniowe były wykorzystywane dla upraw rolnych lub zalesione. Północno-zachodnia część obszaru Rokitki 90 lat temu również była w większości pokryta rowami melioracyjnymi i ciekami wodnymi. Jeziora Rokickie Duże i Rokickie Małe zajmowały mniejszą powierzchnię i nie było jeszcze na tym obszarze stawów hodowlanych. Podobnie jak dziś nieomal cały obszar za Jeziorem Rokickim Dużym był porośnięty lasem. Sieć dróg była słabo rozwinięta. Analiza mapy z 1934 roku potwierdza bardzo czytelny historycznie podział całego obszaru Rokitki na nizinną – podmokłą i zalesioną część północno-zachodnią i wyniesioną pagórkowatą częściowo zagospodarowaną przez zabudowę część północno-wschodnią. Podobszary Śliwin I i II były bardzo podobne morfologicznie do obszaru półn.-wsch. Rokitki.

Ryc.53. Zasięg obszaru Rokitki z podobszarem półn.-wsch. Rokitki oraz podobszarami Śliwin I i II na tle mapy topograficznej Tczew Północ/Tczew Południe z 1934 roku.

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P32-S27-F_TCZEW_POLNOC_1934.jpg

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P32-S27-I_TCZEW_POLUDNIE_1934_2.jpg



Analiza stanu zagospodarowania obszarów Czarlin i Bałdowo pozwala na dostrzeżenie istotnych cech fizyczno-geograficznych i funkcjonalno-przestrzennych istotnych dla współczesnego rozmieszczenia sieci osadniczej oraz układu dróg. Obszar Czarlin wskazywany do włączenia w granice miasta Tczew był pozbawiony podobnie jak dziś jakiegokolwiek sieci osadniczej. Cechą charakterystyczną było dość duże punktowe zróżnicowanie wysokości typowe dla form polodowcowych. 90-lat później dzięki prowadzeniu upraw doszło do spłaszczenia form tego obszaru. W przypadku obszaru Bałdowo bardzo wyraźnie zaznaczyło się centralne położenie Bałdowa z siecią promieniście poprowadzonych ciągów dróg. Zaznaczona była już oś rozwoju osady Knybawa wzdłuż głównej drogi do Bałdowa. Brak było dostępu drogowego Knybawy w kierunku północnym. Na uwagę zasługują rozległe obszary nizinne i rozlewiska wzdłuż cieków wodnych i obniżen terenowych. Ogromną większość obszaru tak jak dziś pokrywały pola uprawne.

Ryc.54. Zasięg obszaru Czarlin i Bałdowo na tle mapy topograficznej Tczew Południe z 1934 roku.

Źródło: http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P32-S27-I_TCZEW_POLUDNIE_1934_2.jpg

2.4. Tczew oraz obszary Rokitki, Zajęczkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo w dokumentach strategicznych

W przypadku niniejszego opracowania możliwe było wykorzystanie następujących dokumentów strategicznych i planistycznych o zasięgu lokalnym dotyczących Gminy Miasto Tczew oraz Gminy Wiejskiej Tczew, tj.:

1. UCHWAŁA NR XX/269/2025 RADY MIEJSKIEJ W TCZEWIE z dnia 27 listopada 2025 r. w sprawie przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych Miasta Tczewa + załączniki,
2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa przyjęte uchwałą Nr XXXVII/291/2013 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 31 października 2013 r., a następnie zmienione uchwałą Nr XXIV/194/2016 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 24 listopada 2016 r.,
3. Uchwała Nr XXX/188/2016 Rady Gminy Tczew z dnia 30 listopada 2016r. w sprawie uchwalenia zmiany do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tczew,
4. GMINA TCZEW - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010– 2019r. ZMIANA do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tczew. Tekst Studium, Załącznik Nr 1 do Uchwały Rady Gminy Tczew XXX/188/2016 z dnia 30 listopada 2016r.,
5. Charakterystyka stref planistycznych w Planach Ogólnych Gmin
6. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa,
7. Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2030 przyjęta uchwałą Nr IX/65/2019 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 30 maja 2019 r.,
8. Gminny Program Rewitalizacji miasta Tczewa na lata 2016-2030 przyjęty uchwałą Nr XXXV/298/2017 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 października 2017 r., a następnie zmieniony uchwałą Nr XII/99/2019 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 września 2019 r.,
9. Program Ochrony Środowiska dla miasta Tczewa na lata 2021-2024, z perspektywą do roku 2028 wraz z podsumowaniem przyjęty uchwałą Nr XXVIII/251/2021 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 25 lutego 2021 r.,
10. Wieloletni program gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gminy Miejskiej Tczew na lata 2021-2025 przyjęty uchwałą XXVIII/245/2021 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 25 lutego 2021 r.,
11. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Tczew na lata 2022-2027 przyjęty uchwałą Nr XXXIX/446/2022 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 27 stycznia 2022 r.,
12. Raport o stanie gminy Tczew, 2024, Gmina Tczew,
13. Raport o stanie gminy Tczew, 2023, gmina Tczew,
14. Raport o stanie gminy Tczew, 2019, gmina Tczew,
15. STRATEGIA ROZWOJU GMINY TCZEW na lata 2007-2020, Załącznik Nr 1 Uchwały Nr XII/115/2007 Rady Gminy Tczew z dnia 07 listopada 2007r., Gdańsk 2007,
16. Mapa Gminy Tczew,
17. GMINA TCZEW, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010-2019, Uwarunkowania – zmiana do studium
18. GMINA TCZEW, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010-2019, Kierunki zagospodarowania przestrzennego – zmiana do studium,
19. GMINA TCZEW, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010-2019, Ochrona dziedzictwa kulturowego – zmiana do studium
20. Strategia Rozwoju Gminy Tczew na lata 2021 -2030, IPC, Tczew, Wrocław, 2021, Załącznik do uchwały Nr XLI/351/2021 Rady Gminy Tczew z dnia 9 grudnia 2021r.,
21. Uchwała Nr XXXII/205/2013 z dnia 2013-12-05 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu wsi Zajęczkowo i fragmentu wsi Tczewskie Łąki oraz zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Zajęczkowo uchwalonego uchwałą Nr XXXIX/578/06 Rady Gminy Tczew z dnia 22 marca 2006r., gmina Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2014-01-24, poz. 275, Data wejścia w życie: 2014-02-08

22. Uchwała Nr VI/94/2003 z dnia 2003-03-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 109 z 2003-09-19, poz. 1957, Data wejścia w życie: 2003-10-04
23. Uchwała Nr XIX/121/2012 z dnia 2012-09-26 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu obrębu geodezyjnego Rokitki, gmina Tczew Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2012-11-20, poz. 3715, Data wejścia w życie: 2012-12-05
24. Uchwała Nr XVIII/87/2015 z dnia 2015-10-28 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu obrębu geodezyjnego Stanisławie, gmina Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2015-12-18, poz. 4351, Data wejścia w życie: 2016-01-02
25. Uchwała Nr XXXIII/503/05 z dnia 2005-08-31 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Rokitki, gmina Tczew oznaczonego nr 12.2, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 103 z 2005-10-26, poz. 2097, Data wejścia w życie: 2005-11-26
26. Uchwała Nr XXXV/536/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Rokitki, gmina Tczew oznaczonego Nr 12.1, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 24 z 2006-03-03, poz. 479, Data wejścia w życie: 2006-04-02
27. Uchwała Nr VI/92/2003 z dnia 2003-02-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 79 z 2003-06-16, poz. 1283, Data wejścia w życie: 2003-07-01
28. Uchwała Nr VI/93/2003 z dnia 2003-03-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 79 z 2003-06-16, poz. 1284, Data wejścia w życie: 2003-07-01
29. Uchwała Nr XXXV/528/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Czarlin, gmina Tczew oznaczonego Nr 5.1, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 16 z 2006-02-15, poz. 308, Data wejścia w życie: 2006-03-18
30. Uchwała Nr XXXV/526/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew oznaczonego Nr 3.5, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 16 z 2006-02-15, poz. 307, Data wejścia w życie: 2006-03-18
31. Uchwała Nr XXXV/372/2002 z dnia 2002-08-21 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 65 z 2002-09-30, poz. 1492, Data wejścia w życie: 2002-10-15
32. Uchwała Nr VIII/89/99 z dnia 1999-06-30 w sprawie uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących fragmentów wsi: Bałdowo, Stanisławie i Goszyn gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 115 z 1999-11-05, poz. 1041, Data wejścia w życie: 1999-11-20
33. Uchwała Nr XXXV/527/05 z dnia 2005-11-16, w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew oznaczonego Nr 3.6 i 3.7, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 16 z 2006-02-15, poz. 314, Data wejścia w życie: 2006-03-18
34. Uchwała Nr XLV/334/2018 z dnia 2018-03-28 w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2018-05-15, poz. 1977, Data wejścia w życie: 2018-05-30
35. Uchwała Nr XXX/297/98 z dnia 1998-06-19 w sprawie uchwalenia zmiany do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Tczew dotyczącej działki nr 157 we wsi Czarlin, działki nr 237/3 we wsi Miłobądz, działki nr 189/1, 190/1, 36/8, 162, 92/1 we wsi Bałdowo, działki nr 77 we wsi Rokitki, działki nr 3 we wsi Stanisławie, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 72 z 1998-10-26, poz. 369, Data wejścia w życie: 1998-11-10
36. Uchwała Nr XXXIII/498/05 z dnia 2005-08-31 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew oznaczonego Nr 3.1, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 8 z 2006-01-23, poz. 122, Data wejścia w życie: 2006-02-23
37. Uchwała Nr XXXII/294/2009 z dnia 2009-09-30 w sprawie uchwalenia: zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew, oznaczonego jako plan Nr 3.6 i 3.7 uchwalonego uchwałą Nr XXXV/527/05 Rady Gminy Tczew z dnia 16 listopada 2005 r. (Dz.Urz,Woj,Pom, Nr 16/06, poz.314), Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 161 z 2009-11-30, poz. 3033, Data wejścia w życie: 2009-12-31

Autor opracowania korzystał z licznych dodatkowych opracowań funkcjonalno-przestrzennych i inwestycyjnych, tj.:

1. PCC INTERMODAL, Suchy port w Zajączkowie Tczewskim jako infrastruktura wspomagająca działania portów morskich Gdańska i Gdyni, Opis projektu, Gdynia, czerwiec 2019r.
2. PCC INTERMODAL, SPECYFIKACJA PRZEDMIOTU PRZETARGU NA PRACE PROJEKTOWE WRAZ Z PEŁNIENIEM NADZORU AUTORSKIEGO DLA ZADANIA INWESTYCYJNEGO POD PEŁNĄ NAZWĄ: „BRAMA POMORZA - „SUCHY PORT” W ZAJĄCZKOWIE TCZEWSKIM JAKO CENTRUM KONSOLIDACYJNO-DYSTRYBUCYJNE WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ ZAPLECZOWĄ DLA PORTÓW GDAŃSKA, GDYNI I ELBLĄGA”. NAZWA ROBOCZA ZADANIA INWESTYCYJNEGO „ ICY TCZEW”.
3. Prezentacja - Granice miasta Tczewa - historia, stan obecny i naturalny rozwój, UM Tczew, 2025,
4. Załącznik nr 1 do uchwały Nr LXII/746/2023 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 października 2023 roku, Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Tczewa, Tczew, 2023 r., (energoekspert sp. z o.o. energia i ekologia),
5. Raport o stanie Miasta Tczewa za rok 2024, UM Tczew, 2025,
6. Raport Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce - Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2024, STOWARZYSZENIE POLSKICH REGIONÓW KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK-ADRIATYK,
7. Strategia Rozwoju Polski do 2035 r., projekt średniookresowej strategii rozwoju kraju do konsultacji publicznych, MRR, 2025,
8. Plakat_2026_ROKITKI_TCZEWSKIE_OdjazdyRel_Wazny_20251214-20260307_PL_202601281259
9. 1978_DIRSCHAU_(AMS_M851_POLAND_25K)_1953 – mapa topograficzna
10. Rozmieszczenie osiedli mieszkaniowych – perspektywa w MPZP 1978-1980.
11. Schemat układu komunikacyjnego w MPZP 1978-1980.
12. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – kierunek w MPZP 1978-1980.
13. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – perspektywa w MPZP 1978-1980.
14. Zasady ochrony środowiska w MPZP 1978-1980.
15. Układ strukturalno-przestrzenny – perspektywa 2000r. MPZP 1978-1980.

Autor opracowania wykorzystywał w celach analitycznych także akty prawne i dokumenty strategiczne rangi ponadlokalnej, tj:

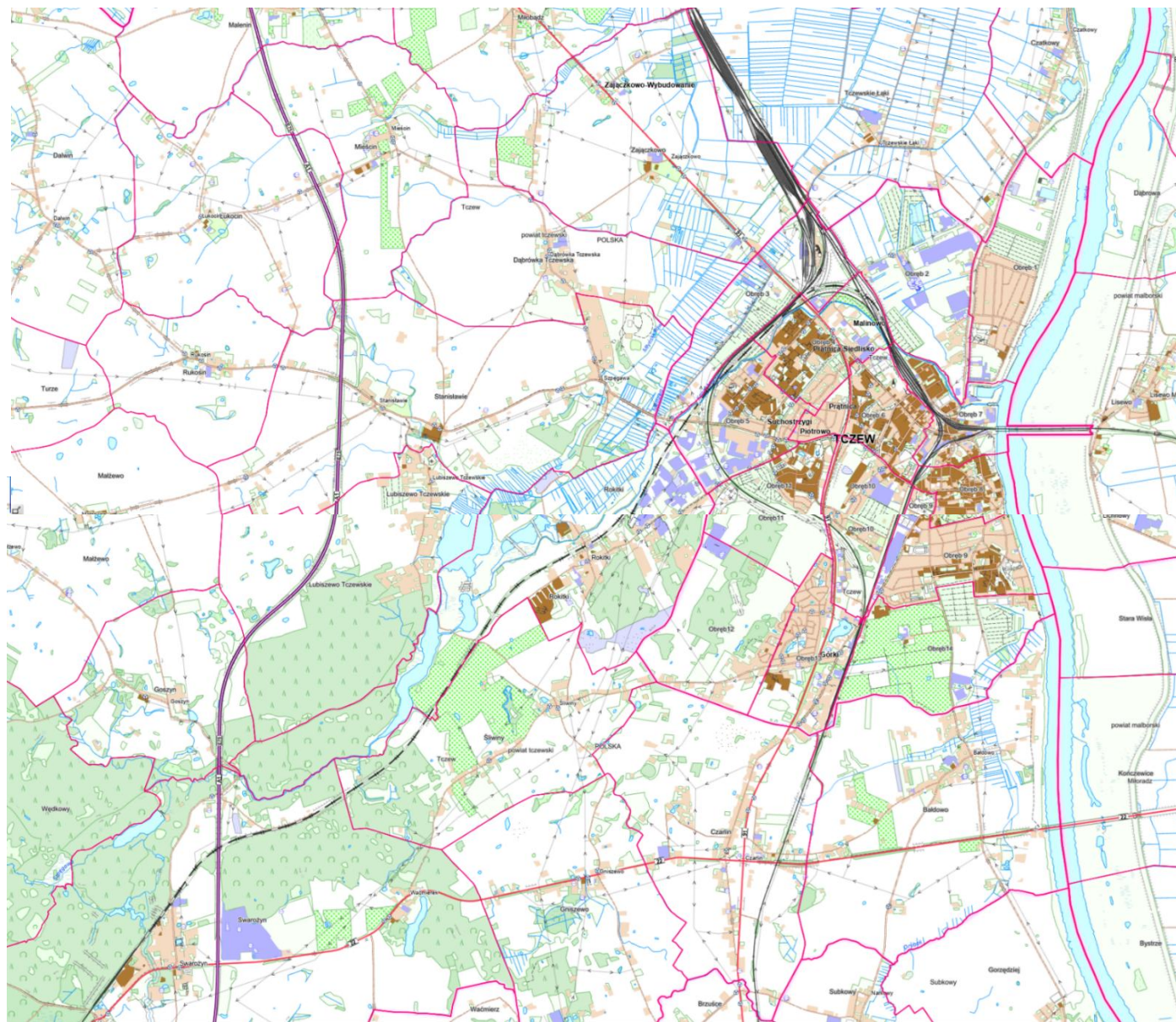
- 1) Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego (Uchwała nr 318/XXXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. roku w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz stanowiącego jego część planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta Dz. Urz. Woj. Pom. z 2017 r.,poz.603);
- 2) Program Ochrony Środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego;
- 3) Strategia rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Załącznik do uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 roku https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly_SWP_376_XXXI_21_SRWP2030_120421.pdf
- 4) Regionalna Strategia energetyki ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych (Uchwała nr 1098/LII/06 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r.);
- 5) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022 (PGOWP 2022) (Uchwała nr 321/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 roku w sprawie przyjęcia Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022);
- 6) Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.;
- 7) Strategia rozwoju województwa pomorskiego, Uchwała Nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.;

- 8) Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Uchwała Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2017 poz. 603);
- 9) Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 158/XIII/15 z dnia 26 października 2015 r. w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy pomorskiej na lata 2015 - 2020 z perspektywą na lata następne określony ze względu na przekroczenia dopuszczalnego poziomu zanieczyszczenia powietrzem pyłem PM_{2,5};
- 10) Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 603/XLVIII/22 z dnia 28 listopada 2022 r. w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy pomorskiej, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu;
- 11) Uchwała Nr 92/VIII/19 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 kwietnia 2019 roku w sprawie aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019 – 2023 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu LDWN i LN;
- 12) Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 526/XLI/22 z dnia 28 marca 2022 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Lęborskich;
- 13) Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 788/XXX/VII/14 z dnia 24 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
- 14) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022, Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 321/XXX/16 z dnia 29 grudnia 2016 r., ze zm. Uchwała Nr 56/V/19 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 stycznia 2019 r.;
- 15) Uchwała Nr 322/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie wykonania „Planu Gospodarki Odpadami dla województwa Pomorskiego 2022”;
- 16) Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego 2030 (Uchwała Nr 618/L/23 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 30 stycznia 2023 r.);
- 17) Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2018 – 2021 z perspektywą do roku 2025 (Uchwała Nr 461/XLIII/18 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 lutego 2018 r.);
- 18) Program Opieki nad Zabytkami Województwa Pomorskiego na lata 2016 – 2019 (Uchwała Nr 274/XXVI/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 września 2016 r.);
- 19) Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 376/322/18 z dnia 17 kwietnia 2018 r.);
- 20) Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 397/324/18 z dnia 24 kwietnia 2018 r.);
- 21) Regionalny Program Strategiczny w zakresie ochrony zdrowia (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 418/324/18 z dnia 24 kwietnia 2018 r.);
- 22) Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 415/324/18 z dnia 24 kwietnia 2018 r.);
- 23) Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 842/381/22 z dnia 30 sierpnia 2022 r.);
- 24) Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 466/327/18 z dnia 10 maja 2018 r.).

Wskazane opracowania i materiały mają bezpośrednie i pośrednie powiązanie z obszarami objętymi koncepcją włączenia w granice Gminy Miasto Tczew. Istotne znaczenie mają programy, strategie i uchwały przyjmowane na poziomie wojewódzkim, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki planistycznej i przestrzennej a także ochrony środowiska.

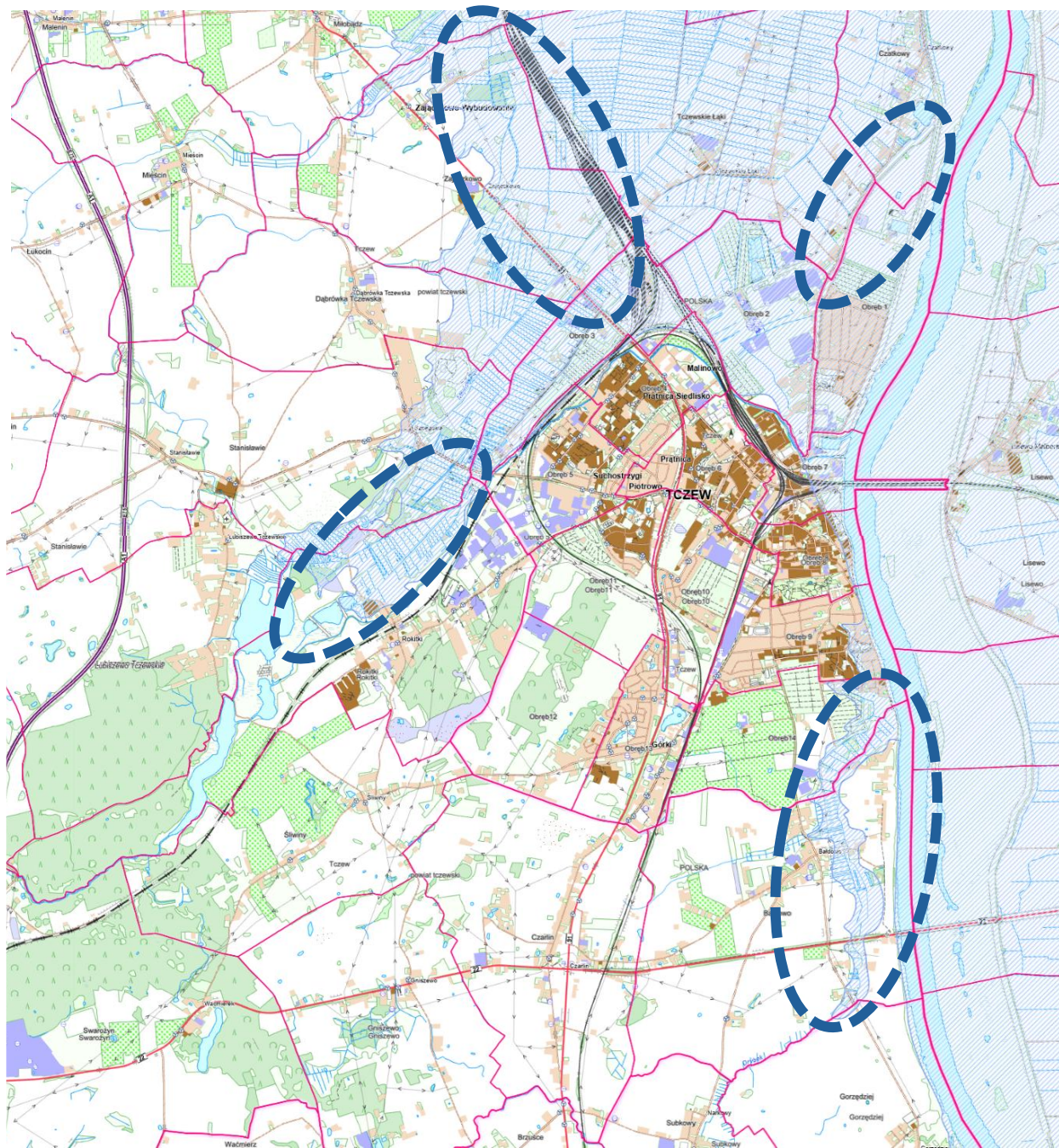
2.4. Struktura przestrzenno-funkcjonalna obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

2.4.1. Układ przestrzenny miasta Tczew oraz obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo



Miasto Tczew otoczone jest rozległymi obszarami podmokłymi zmeliorowanymi poprzez budowę bardzo rozległego systemu rowów i kanałów melioracyjnych w ramach południowego fragmentu zagospodarowania Żuław Wiślanych. Najważniejszą barierą naturalną dla rozwoju urbanistycznego i społeczno-gospodarczego miasta Tczew jest rozległa dolina ujściowego – dolnego odcinka rzeki Wisły. Rzeka Wisła wraz z rozległą mającą ponad 1 km szerokości doliną jest przekraczana w rejonie Tczewa 2 tzw. Mostami Tczewskimi (drogowo-kolejowym i kolejowym) oraz 1 Mostem Knybawskim (drogowym) na DK22. Bardzo istotną rolę w kształtowaniu układu przestrzenno-urbanistycznego miasta Tczew odegrała budowa i rozbudowa węzła kolejowego, dzięki czemu od 1850 roku wykształcił się współczesny węzeł kolejowy. Rola ważnego miasta jako węzła kolejowego w połączeniu ze znaczeniem strategicznym i rolą miasta nadgranicznego sprawiła, że Tczew w 1938 roku liczył ok. 26 tys. mieszkańców i był miastem średniej wielkości. Po II Wojnie Światowej miasto dość szybko odzyskało przedwojenną liczbę mieszkańców (NSP 1950r. – 24,5 tys. mieszkańców (powierzchnia 24km²). Rozbudowa przemysłu sprawiła, że liczba mieszkańców szybko rosta. W 1955 roku obszar miasta zwiększył się do 30 km² a liczba mieszkańców do 30,5 tys. Kolejne rozszerzenie granic miało miejsce w 1960r., gdy Tczew zwiększył powierzchnię do 35 km², a liczba mieszkańców wzrosła do 35 tys. Po likwidacji powiatów w 1976 roku Tczew zamieszkuje 48 tys. mieszkańców. W tym czasie traci Tczewskie Łąki i Czatkowy zmniejszając obszar do 22km². W 1993 roku Tczew osiąga 60 tys. mieszkańców i odtąd przez 33 lata aż do 2026r. liczba mieszkańców Tczewa wynosi od 59 do 61 tys. mieszkańców.

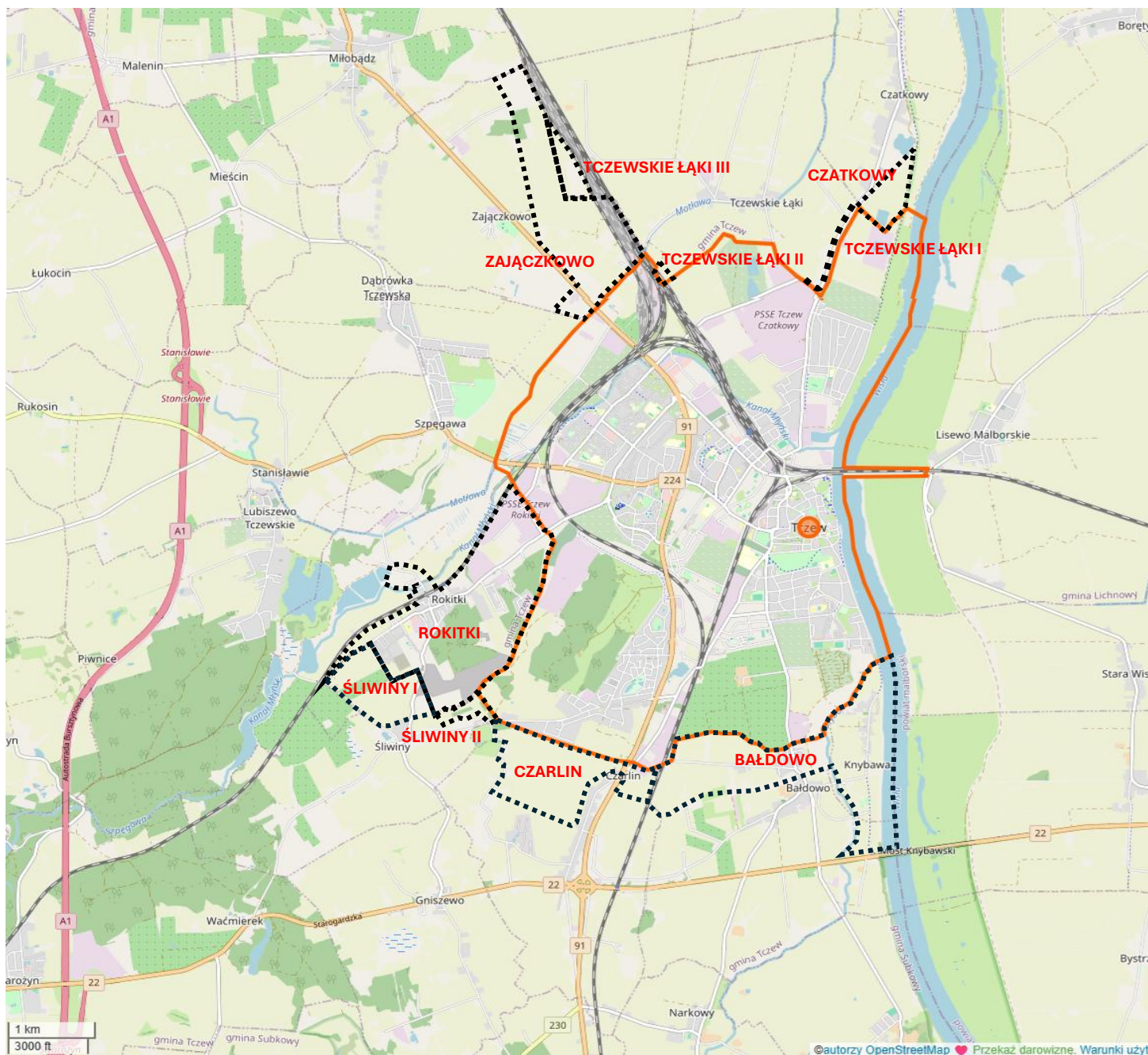
Ryc. 55. Mapa układu przestrzennego miasta Tczew i jego zaplecza. Źródło: geoportal.gov.pl.



Ryc. 56. Mapa układu przestrzennego miasta Tczew i jego zaplecza na tle warunków hydrologicznych. Źródło: geoportal.gov.pl



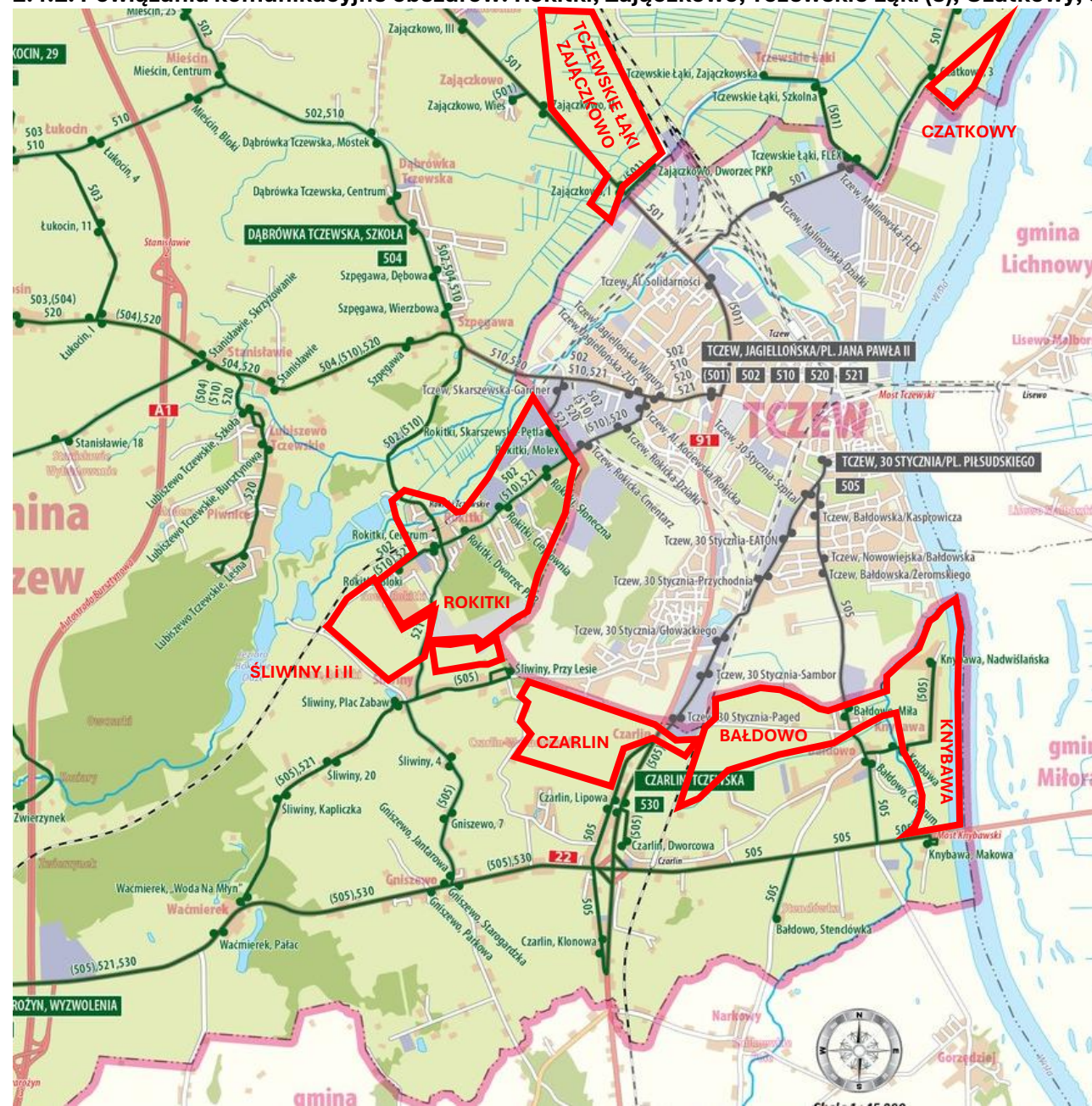
Miasto Tczew otoczone jest rozległymi obszarami podmokłymi. Według analiz hydrogeologicznych oraz mapy obszarów zalewowych część terenów przewidywanych do włączenia w granice gminy miasto Tczew stanowią tereny narażone na zalanie w przypadku wystąpienia wielkiej wody 100 letniej. Oznacza to konieczność wprowadzenia pewnych ograniczeń zabudowy. Powyższe uwarunkowania są istotnym argumentem za ekspercką propozycją pewnych korekt wielkości i zasięgu proponowanych zmian granic gminy miasto Tczew. Zdaniem autora nie ma dramatycznie istotnych przeciwwskazań dla obszarów: Czarlin, Tczewskie Łąki I, II, III oraz Zajączkowo ze względu na zabudowę przemysłową i logistyczną. Zaleca się pominięcie ptn.-zach. części Rokitek oraz włączenie i zabezpieczenie Knybawy oraz ptn. części Bałdowa.



Ryc. 57. Plan sytuacyjny proponowanych eksperckich obszarów włączenia wokół miasta Tczew na tle mapy z OpenStreetMap.

Miasto Tczew otoczone jest rozległymi obszarami otwartymi w zdecydowanej większości wykorzystywanymi do celów produkcji rolniczej w zakresie uprawy i hodowli roślin. W kilku miejscach (Rokitki, Czarlin) prowadzona jest eksploatacja kruszyw i piasków naturalnych. W przypadku części obrębu Rokitki wystąpiły bardzo zaawansowane procesy urbanizacji oznaczające zabudowę większości wschodniej części obrębu Rokitki zabudową przemysłową oraz dość intensywną 3-5 kondygnacyjną zabudową mieszkaniową wielorodzinną z hałami garażowymi w piwnicach części budynków. W bezpośrednim sąsiedztwie osiedla zabudowy wielorodzinnej (Nowe Rokitki/Osiedle Kocięskie) proponuje się przyłączenie niezabudowanych rolniczych terenów podobszarów Śliwiny I i II. W części południowej rozpatrywanego rozszerzenia granic miasta Tczew proponuje się włączenie części obrębu Czarlin z istniejącą tam kopalnią kruszywa w celu rozbudowy osiedla zabudowy jednorodzinnej z usługami i niewielką strefą aktywności logistycznej lub przemysłowej. W ramach obrębu Bałdowo proponuje się włączenie w granice miasta Tczew tylko północnego fragmentu Bałdowa (od granicy miasta Tczew do rowu melioracyjnego) oraz miejscowości Knybawa rozciągającej się nad rzeką Wisłą od granicy miasta Tczew do Mostu Knybawskiego. Byłyby to obszary lokalizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz wielorodzinnej o niskiej intensywności (np. zabudowa szeregowa). Włączenie obszaru Zajączkowo oraz podobszaru Tczewskie Łąki II i III między DW91 i LK9 (Warszawa – Gdańsk Główny) wiąże się z lokalizacją suchego portu Zajączkowo Tczewskie. Obszar Czatkowy umożliwi rozbudowę oczyszczalni ścieków Tczew.

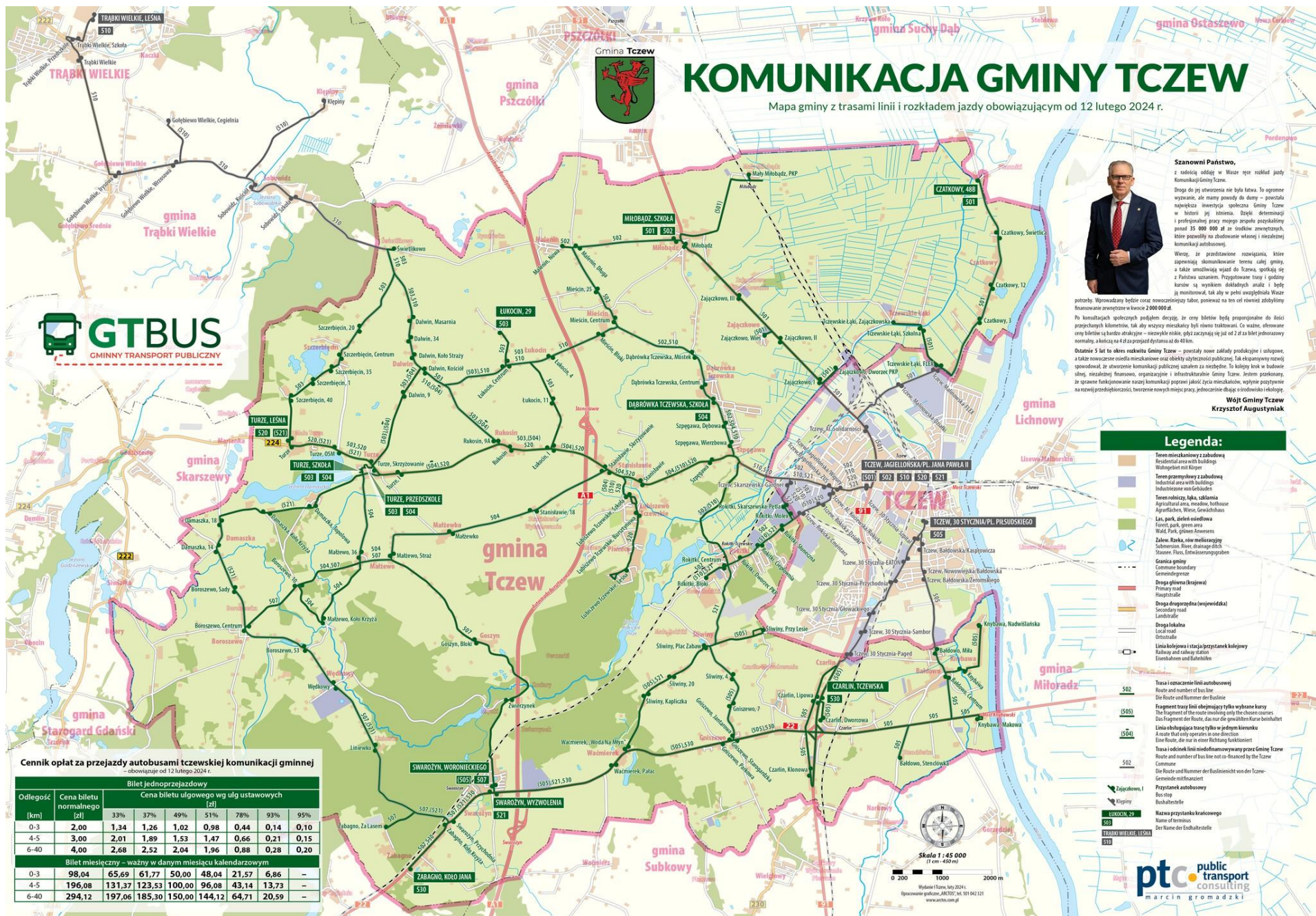
2.4.2. Powiązania komunikacyjne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo



Według stanu na 2024/2025 rok Komunikacja Miejska Tczew nie świadczy usług przewozowych na rzecz terenów które są proponowane do włączenia w granice miasta Tczew. Po włączeniu możliwe jest wydłużenie niektórych linii: 7,17 (Tczewskie Łąki, Bałdowo, Rokitki), 2,12 (Czarlin), reaktywacja 10 (Bałdowo+Knybawa). Nie ma potrzeby organizacji połączeń do obszarów Czatkowy oraz Tczewskie Łąki.

Obecnie włączane obszary są obsługiwane przez Gminny Transport Publiczny: Czatkowy, Tczewskie Łąki, Zajączkowo (501), Rokitki (502, 510, 521), Śliwiny Przy Lesie, Czarlin, Bałdowo, Knybawa (505).

Ryc.58. Schemat połączeń autobusowych na terenie gminy wiejskiej Tczew. Źródło: <https://www.facebook.com/100063737702554/posts/gmina-tczew-okalaj%C4%85ca-miasto-gmina-wiejska-po-feriach-zimowych-w-wojew%C3%B3dztwie-po/883115430489706/>



Ryc.59. Schemat połączeń autobusowych na terenie całej gminy wiejskiej Tczew. Źródło: <https://www.facebook.com/100063737702554/posts/gmina-tczew-okalaj%C4%85ca-miasto-gmina-wiejska-po-feriach-zimowych-w-wojew%C3%B3dztwie-po/883115430489706/>

Rozkłady jazdy linii Komunikacji Gminy Tczew

Linie autobusowe nr 501-504

LINIA 501		PRZEBIEG TRASY:	
Czatkowo - Tczewskie Łąki - Tczew - Zajczkowo - Mały Miłobądz - Miłobądz		GOŚCINNY ODDZIAŁ	
PRZYSTANEK		P	P
Czatkowo, dół	5:30	6:00	6:40
Czatkowo, gór	5:32	6:02	6:42
Tczewskie Łąki, F1X	5:34	6:04	6:44
Tczewskie Łąki, F1X	5:36	6:06	6:46
Tczewskie Łąki, F1X	5:38	6:08	6:48
Tczewskie Łąki, F1X	5:40	6:10	6:50
Tczewskie Łąki, F1X	5:42	6:12	6:52
Tczewskie Łąki, F1X	5:44	6:14	6:54
Tczewskie Łąki, F1X	5:46	6:16	6:56
Tczewskie Łąki, F1X	5:48	6:18	6:58
Tczewskie Łąki, F1X	5:50	6:20	7:00
Tczewskie Łąki, F1X	5:52	6:22	7:02
Tczewskie Łąki, F1X	5:54	6:24	7:04
Tczewskie Łąki, F1X	5:56	6:26	7:06
Tczewskie Łąki, F1X	5:58	6:28	7:08
Tczewskie Łąki, F1X	5:60	6:30	7:10
Tczewskie Łąki, F1X	5:62	6:32	7:12
Tczewskie Łąki, F1X	5:64	6:34	7:14
Tczewskie Łąki, F1X	5:66	6:36	7:16
Tczewskie Łąki, F1X	5:68	6:38	7:18
Tczewskie Łąki, F1X	5:70	6:40	7:20
Tczewskie Łąki, F1X	5:72	6:42	7:22
Tczewskie Łąki, F1X	5:74	6:44	7:24
Tczewskie Łąki, F1X	5:76	6:46	7:26
Tczewskie Łąki, F1X	5:78	6:48	7:28
Tczewskie Łąki, F1X	5:80	6:50	7:30
Tczewskie Łąki, F1X	5:82	6:52	7:32
Tczewskie Łąki, F1X	5:84	6:54	7:34
Tczewskie Łąki, F1X	5:86	6:56	7:36
Tczewskie Łąki, F1X	5:88	6:58	7:38
Tczewskie Łąki, F1X	5:90	7:00	7:40
Tczewskie Łąki, F1X	5:92	7:02	7:42
Tczewskie Łąki, F1X	5:94	7:04	7:44
Tczewskie Łąki, F1X	5:96	7:06	7:46
Tczewskie Łąki, F1X	5:98	7:08	7:48
Tczewskie Łąki, F1X	5:60	6:30	7:10
Tczewskie Łąki, F1X	5:62	6:32	7:12
Tczewskie Łąki, F1X	5:64	6:34	7:14
Tczewskie Łąki, F1X	5:66	6:36	7:16
Tczewskie Łąki, F1X	5:68	6:38	7:18
Tczewskie Łąki, F1X	5:70	6:40	7:20
Tczewskie Łąki, F1X	5:72	6:42	7:22
Tczewskie Łąki, F1X	5:74	6:44	7:24
Tczewskie Łąki, F1X	5:76	6:46	7:26
Tczewskie Łąki, F1X	5:78	6:48	7:28
Tczewskie Łąki, F1X	5:80	6:50	7:30
Tczewskie Łąki, F1X	5:82	6:52	7:32
Tczewskie Łąki, F1X	5:84	6:54	7:34
Tczewskie Łąki, F1X	5:86	6:56	7:36
Tczewskie Łąki, F1X	5:88	6:58	7:38
Tczewskie Łąki, F1X	5:90	7:00	7:40
Tczewskie Łąki, F1X	5:92	7:02	7:42
Tczewskie Łąki, F1X	5:94	7:04	7:44
Tczewskie Łąki, F1X	5:96	7:06	7:46
Tczewskie Łąki, F1X	5:98	7:08	7:48
Tczewskie Łąki, F1X	5:60	6:30	7:10
Tczewskie Łąki, F1X	5:62	6:32	7:12
Tczewskie Łąki, F1X	5:64	6:34	7:14
Tczewskie Łąki, F1X	5:66	6:36	7:16
Tczewskie Łąki, F1X	5:68	6:38	7:18
Tczewskie Łąki, F1X	5:70	6:40	7:20
Tczewskie Łąki, F1X	5:72	6:42	7:22
Tczewskie Łąki, F1X	5:74	6:44	7:24
Tczewskie Łąki, F1X	5:76	6:46	7:26
Tczewskie Łąki, F1X	5:78	6:48	7:28
Tczewskie Łąki, F1X	5:80	6:50	7:30
Tczewskie Łąki, F1X	5:82	6:52	7:32
Tczewskie Łąki, F1X	5:84	6:54	7:34
Tczewskie Łąki, F1X	5:86	6:56	7:36
Tczewskie Łąki, F1X	5:88	6:58	7:38
Tczewskie Łąki, F1X	5:90	7:00	7:40
Tczewskie Łąki, F1X	5:92	7:02	7:42
Tczewskie Łąki, F1X	5:94	7:04	7:44
Tczewskie Łąki, F1X	5:96	7:06	7:46
Tczewskie Łąki, F1X	5:98	7:08	7:48
Tczewskie Łąki, F1X	5:60	6:30	7:10
Tczewskie Łąki, F1X	5:62	6:32	7:12
Tczewskie Łąki, F1X	5:64	6:34	7:14
Tczewskie Łąki, F1X	5:66	6:36	7:16
Tczewskie Łąki, F1X	5:68	6:38	7:18
Tczewskie Łąki, F1X	5:70	6:40	7:20
Tczewskie Łąki, F1X	5:72	6:42	7:22
Tczewskie Łąki, F1X	5:74	6:44	7:24
Tczewskie Łąki, F1X	5:76	6:46	7:26
Tczewskie Łąki, F1X	5:78	6:48	7:28
Tczewskie Łąki, F1X	5:80	6:50	7:30
Tczewskie Łąki, F1X	5:82	6:52	7:32
Tczewskie Łąki, F1X	5:84	6:54	7:34
Tczewskie Łąki, F1X	5:86	6:56	7:36
Tczewskie Łąki, F1X	5:88	6:58	7:38
Tczewskie Łąki, F1X	5:90	7:00	7:40
Tczewskie Łąki, F1X	5:92	7:02	7:42
Tczewskie Łąki, F1X	5:94	7:04	7:44
Tczewskie Łąki, F1X	5:96	7:06	7:46
Tczewskie Łąki, F1X	5:98	7:08	7:48

LINIA 501		PRZEBIEG TRASY: Miłobądz - Mały Miłobądz - Zajczkowo - Tczew - Tczewskie Łąki - Czatkowo															
PRZYSTANIEK		GOŚCINNY ODDZIAŁ															
G	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
14:06	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40		17:40															
17:40																	



Rokitki Tczewskie



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

14 XII 2025 – 7 III 2026

Dodatkowe informacje o pociągach znajdują się na szczegółowym rozkładzie jazdy „Odjazdy”.

Aktualizacja wg stanu na 27 I 2026

Kierunek Direction	Odjazdy Departures						
Chojnice	PR-R 1 5:07 ¹⁾	PR-R 1 6:18	PR-R 1 8:45	PR-R 1 10:31 ¹⁾	PR-R 1 11:42	PR-R 1 14:22	PR-R 1 15:16
	PR-R 1 15:46	PR-R 1 16:42	PR-R 1 18:15	PR-R 1 20:43	PR-R 1 21:42	PR-R 1 23:10 ²⁾	PR-R 1 23:15 ³⁾
Starogard Gdański	PR-R 1 5:07 ¹⁾	PR-R 1 6:18	PR-R 1 7:36	PR-R 1 8:45	PR-R 1 10:31 ¹⁾	PR-R 1 11:42	PR-R 1 14:22
	PR-R 1 15:16	PR-R 1 15:46	PR-R 1 16:42	PR-R 1 18:15	PR-R 1 20:43	PR-R 1 21:42	PR-R 1 23:10 ²⁾
	PR-R 1 23:15 ³⁾						
Tczew	PR-R 2 5:09	PR-R 2 5:39	PR-R 2 6:15	PR-R 2 7:07	PR-R 2 7:39 ¹⁾	PR-R 2 9:21	PR-R 2 12:12
	PR-R 2 14:51	PR-R 2 16:03	PR-R 2 17:27	PR-R 2 18:55	PR-R 2 21:05	PR-R 2 22:17	

objaśnienia skrótów / abbreviations

- 1) kursuje ①-⑤ 24-26 XII, 1 I, 6 I.
2) kursuje 19-27 XII ②-⑥; 31 XII;
2-3 I; 5 I; 9-10 I; 30 I-7 III ⑤⑥.

objaśnienia skrótów / abbreviations

- 3) kursuje 16-24 I ⑤⑥.
Ø oprócz / except / окрім
① w poniedziałki / Mondays / по
понеділках

objaśnienia skrótów / abbreviations

- ② we wtorki / Tuesdays / по
вівторках
⑤ w piątki / Fridays / по п'ятницях
⑥ w soboty / Saturdays / по суботках

objaśnienia skrótów / abbreviations

PR: POLREGIO S.A. - R: REGIO

PR - 22 474 00 44 (6:00-22:00) (koszt według taryfy
operatora) / 22 474 00 44 (6:00-22:00) (connection cost
according to operator rates)



www.polregio.pl

www.portalpasazera.pl

W przypadku obszaru Rokitki według rozkładu jazdy pociągów na 2025/2026 rok istnieje możliwość przejazdów pasażerskich realizowanych z wykorzystaniem transportu kolejowego. W bezpośrednim sąsiedztwie proponowanego do włączenia w granice miasta Tczew obszaru Rokitki funkcjonuje lokalny przystanek kolejowy Rokitki Tczewskie na linii LK 302 z którego wg. rozkładu jazdy pociągów realizowane jest 13 połączeń kolejowych w relacji Rokitki Tczewskie – Tczew. Podobna liczba połączeń realizowanych jest w relacji Tczew – Rokitki Tczewskie.

Z przystanku Rokitki Tczewskie możliwe są również przejazdy do Chojnic oraz Starogardu Gdańskiego.

Rokitki są dość dobrze bezpośrednio skomunikowane ze stacją kolejową w Tczewie – co umożliwia z kolei przesiadkę do pociągów w kierunku Trójmiasta i innych części kraju.

2.4.3. Układ infrastrukturalny obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

Na obszarze proponowanych do włączenia obszarów znajduje się bardzo zróżnicowana infrastruktura techniczna. Na analizowanych obszarach zidentyfikowano bezpośrednio w pełni rozbudowaną sieć wodociągową, kanalizacyjną, gazową, telekomunikacyjną, elektro-energetyczną a nawet ciepłowniczą. infrastruktura techniczna analizowanych obszarów cechuje się rozwinięciem na poziomie typowym dla obszarów miejskich lub podmiejskich.

Poszczególne obszary wyposażone są w następującą infrastrukturę techniczną:

- Czatkowy: teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) – brak infrastruktury technicznej,
- Tczewskie Łąki I: drogi, tereny zielone - ks600, kd200, wo160, wo100, GD180,
- Tczewskie Łąki II: drogi, teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) - brak infrastruktury technicznej,
- Tczewskie Łąki III: drogi, teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) - brak infrastruktury technicznej
- Zajączkowo: drogi, teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) - EN, WA40, wD90, KD150, tD, w sąsiedztwie ul. Mottawskiej: wo200, kd315, eNA, ksl160,
- Rokitki: (rejon ul. Skarszewskiej): drogi, kdD500, kdD300, ksD200, ksD160, woD200, woD160, c300, c225, gd125, g90,
- Rokitki: (rejon ul. Tczewskiej - GPEC): drogi, c800, kdD400, kdD300, kdD200, kdX200, ks200, woD400, wo200, woD200, gd200, gs140, gs63,
- Rokitki: (rejon ul. Tczewskiej/Kasztanowa): drogi, kdD400, KsD200, kd200, ksD160, w160, wa160, woD160, woD90, gD100,
- Rokitki: (rejon ul. Kasztanowej za wiaduktem kolejowym): drogi, kd300, ksX200, kd200, ksD150, wo110, gd100, gs110,
- Rokitki: (rejon ul. Tczewska/Czereśniowa): drogi, kd600, kd500, kd400, ks200, ksB160, w160, wo150, wX110, gs225, gs63,
- Rokitki: (rejon ul. Wiśniowa): drogi, kd600, kdB400, kd250, kd200, ks200, wo110, gs125, cn160, c90,
- Śliwiny I: (rejon ul. Leśna): drogi, ksA160, woX110, - teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) – brak infrastruktury technicznej,
- Śliwiny II: (fragment przy Bartosza Głowackiego): drogi, ksX200, wo225, woX110, g63, - teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) – brak infrastruktury technicznej,
- Czarlin: (rejon ul. Tczewskiej): drogi, ks200, ksD100, woB90, gw400, g200, gA80, - teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone, żwirownia) – brak infrastruktury technicznej,
- Bałdowo: (ul. Czesława Miłosza): drogi, ks200, ks160, wD100, gD63, - teren rolniczy (pola uprawne i użytki zielone) – brak infrastruktury technicznej,
- Bałdowo: (ul. Spacerowa): drogi, ksB160, wB90, w190, w90, gD63

Wyposażenie infrastrukturalne poszczególnych miejscowości w obszarach zabudowanych jest dobre, braki w zakresie oświetlenia ulic oraz jakości nawierzchni dróg, zwłaszcza lokalnych i dojazdowych do mniejszych obszarów zabudowy. Drogi dojazdowe w większości bez chodników i ścieżek rowerowych.

2.4.4. Zasoby kulturowe obszarów: Rokitki, Zajęczkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

Tabela nr 14 Wykaz zabytków nieruchomych znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków, bez obiektów wpisanych do Rejestru Zabytków Województwa Pomorskiego

Lp.	Miejscowość	Nazwa obiektów	Nazwa ulicy	Nr budynku	Nr ewidencyjny działki	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7
BALDOWO						
1.	Bałdowo	Remiza, obecnie obiekt mieszkalny	Długa	49	132	
2.	Bałdowo	Budynek inwentarski	Długa	46	127/3	
3.	Bałdowo	Dwór w zespole dworsko-parkowym	Długa	10	40/7	
4.	Bałdowo	Budynek inwentarski w zespole dworsko-parkowym	Długa	8	40/8	
5.	Bałdowo	Szkoła, obecnie dom mieszkalny	Długa	3	37	
6.	Bałdowo	kapliczka				
KNYBAWA						
66.	Knybawa	Dwór w zespole dworsko-folwarcznym	Knybawska	2	187	
67.	Knybawa	Kurnik – budynek gospodarczy w zespole dworsko-folwarcznym	Knybawska	2	187	
68.	Knybawa	Piwnica ziemna w zespole dworsko - folwarcznym	Knybawska	2	187	
69.	Knybawa	Spichlerz w zespole dworsko-folwarcznym	Knybawska	2	187	
ROKITKI						
138.	Rokitki	Dom mieszkalny	Kasztanowa	3	156	
139.	Rokitki	Dom mieszkalny	Kasztanowa	8	99	
140.	Rokitki	Wiadukt kolejowy				
141.	Rokitki	Kapliczka				
142.	Rokitki	Dróżnicówka, obecnie dom mieszkalny	Kolejowa	7	108	
143.	Rokitki	Dom mieszkalny	Tczewska	25	210/12	
144.	Rokitki	Szkoła, obecnie dom mieszkalny	Tczewska	49	241/1	
145.	Rokitki	Dróżnicówka			347/1	

Tab.1. Wykaz zabytków nieruchomych w gminnej ewidencji zabytków przewidzianych do włączenia do Tczewa w koncepcji autorskiej zmiany granic administracyjnych gminy miasto Tczew.

Źródło: GMINA TCZEW Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010– 2019r. / ZMIANA do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tczew.

Miasto Tczew otoczone jest kilkoma miejscowościami wiejskimi w których występują zasoby kulturowe wymagające ochrony i zabezpieczenia. Spośród wszystkich postulowanych 7 obszarów proponowanych w ramach autorskiego włączenia w granice miasta Tczew w 4 z nich nie występują żadne zabytki nieruchome wymagające ochrony. Z oczywistych względów włączanie terenów rolniczych niezabudowanych ulokowanych na terenach zalewowych oznacza, że w obszarze Czatkowy, podobszarach Tczewskie Łąki I, II, III, podobszarach Śliwiny I i II oraz obszarze Czarlin nie ma żadnych obiektów zabytkowych nieruchomych objętych ochroną w ramach ewidencji zabytków czy Rejestru Zabytków Województwa Pomorskiego.

Spośród proponowanych do włączenia obszarów na szczególną uwagę zasługuje zespół zabudowy dworskiej obejmujący dwór, kurnik, piwnicę ziemną oraz spichlerz w Knybawie.

W przypadku Rokitek na uwagę zasługują 3 domy mieszkalne, wiadukt kolejowy, kapliczka, dróżnicówka i dawna szkoła. Jeden z obiektów na działce 347/1 (dróżnicówka) znajduje się poza obszarem włączenia eksperckiego.

W przypadku Bałdowa najstarsza część miejscowości nie byłaby włączana do gminy miasto Tczew.

2.4.5. Struktura i charakter zabudowy obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

Serdeczne podziękowania składam kierowcy pojazdu typu TAXI za bardzo interesujące i wyczerpujące informacje dotyczące obszaru badań. Wizja lokalna w Tczewie oraz obszarach: Czatkowy, Tczewskie Łąki, Zajączkowo, Rokitki, Śliwin, Czarlin, Bałdowo oraz Knybawa. Objazd studialny odbył się w dniu 20.10.2025 r.



Ryc. 62. Lokalizacja miejsc wizji lokalnej obszaru Czatkowy w dniu 20.10.2025 r. Źródło: zdjęcia własne autora, geoportal.gov.pl.

Wizja lokalna ulicy Czatkowskiej jako drogi dojazdowej do obszaru Czatkowy potwierdziła zły stan techniczny ulicy oraz znaczące braki infrastrukturalne. Brak jest chodnika i oświetlenia. Stan nawierzchni słaby. Udało się wykonać zdjęcia z wiatu przeciwpowodziowego potwierdzające funkcjonalno-przestrzenną integrację z m. Tczew.



Ryc. 63. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Zajaczkowo. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Przejazd studialny obejmował również dotarcie do podobszarów I, II i III Tczewskie Łąki z zastrzeżeniem, że tematyka dotyczy strategicznej infrastruktury kolejowej, a zatem prezentowana dokumentacja fotograficzna jest uproszczona i ma za zadanie pokazać bardzo ogólny charakter funkcjonalno-przestrzenny tych podobszarów. Kluczowe dla problematyki rozszerzenia granic gminy miasto Tczew podobszary Tczewskie Łąki II i III oraz obszar Zajaczkowo to rozległy płaski obszar w bezpośrednim sąsiedztwie stacji rozrządowej Zajaczkowo. Tereny przewidziane pod budowę Suchego Portu „Zajaczkowo Tczewskie” wymagają wzmocnienia gruntów i poprawy dojazdu.



Ryc. 64. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Proponowany do włączenia w granice miasta Tczew obszar Rokitki jest terenem bardzo intensywnej działalności gospodarczej w zakresie funkcji komunalnych (GPEC Tczew), przemysłowo-składowych, logistycznych i mieszkaniowych w zakresie zabudowy mieszkaniowej tzw. starych Rokitek oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, willowej o szeregowej. Wjazd do miejscowości Rokitki poprzez ul. Skarszewską i Rokicką ujawnia całkowity brak różnic przestrzenno-funkcjonalnych i morfologicznych między obszarem miasta Tczew a obszarem Rokitki. Jedynym sygnałem przekraczania granicy miasta Tczew są tablice z nazwami miejscowości. Należy podkreślić dobry stan infrastruktury drogowej, chodniki, ścieżki rowerowe, oświetlenie uliczne oraz rozbudowaną w pełni funkcjonującą infrastrukturę podziemną (sieć wodociągowa, kanalizacyjna rozdzielcza, gazowa, ciepłownicza!, energetyczna, telekomunikacyjna). W centralnej części obszaru zurbanizowanego dominuje komin GPEC.



Ryc. 65. Strefa przemysłowo-logistyczna na pograniczu miasta Tczew i obszaru Rokitki przy ul. Skarszewskiej i Rokickiej. Źródło: zdjęcia własne autora, geoportal.gov.pl.



Ryc. 66. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy mieszkaniowej części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Obszar Rokitki dzieli się na 2 kluczowe strefy: przemysłowo-logistyczną i magazynową której ostatnim „akcentem” jest teren GPEC z wielkim żelbetowym kominem ciepłowni. Dalszy odcinek ul. Rokickiej umożliwia dojazd do osiedli zabudowy jednorodzinnej w zabudowie „starych” i nowych Rokitek. Od ulicy Rokickiej prowadzi ul. Kasztanowa do historycznej zachodniej strony Rokitek za wiaduktem LK203. Dominuje zabudowa jednorodzinna, szeregowa dwu-trzy kondygnacyjna. Stan ulic dobry.



Ryc. 67. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Najnowsza południowo-zachodnia część obszaru Rokitki to strefa intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. W ramach zbudowanych już zespołów budynków wielorodzinnych przeważa zabudowa 3-4 kondygnacyjna w formie bloków częściowo podpiwniczonych z podziemnymi halami garażowymi. Dachy płaskie i dwuspadowe. Charakterystyczną cechą osiedla Nowe Rokitki są dość rozległe parkingi dla pojazdów samochodowych. W środku osiedla znajduje się pętla autobusowa.



Ryc. 68. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokutki. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Rokitki są rozległym obszarem przedzielonym barierą antropogeniczną w formie LK 403. Za wiaduktem kolejowym na linii LK 403 znajduje się niewielki kilku hektarowy obszar, do którego można dojechać ul. Kasztanową. Znajduje się tam kilka gospodarstw rolnych oraz kilkanaście budynków jednorodzinnych, dwurodzinnych a nawet w zabudowie szeregowej kilkunastorodzinnej. Znajduje się tam remiza OSP. Północno-zachodnia część Rokitek „za wiaduktem” jest silnie zintegrowana z główną częścią miejscowości. Wewnątrz tego kilkuhektarowego terenu zabudowanego znacznych inwestycji wymaga nawierzchnia dróg oraz wprowadzenie oświetlenia ulic. W niedalekiej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej znajduje się przystanek kolejowy „Rokitki Tczewskie”. Mieszkańcy korzystają z usług w głównej części miejscowości. Usługi społeczne (oświatowe) oraz handlowe rozmieszczone są w bezpośrednim sąsiedztwie osiedla wielorodzinnego „Nowe Rokitki”.



Ryc. 69. Wizualizacja sytuacyjna wokół zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Charakterystyczną cechą obszaru Rokitki była budowa po 2000 roku dość dużego osiedla mieszkaniowego wielorodzinnego „Nowe Rokitki” składającego się w 2025 roku już z ponad 50 kilkukondygnacyjnych budynków rozmieszczonych faktycznie w otoczeniu pól uprawnych, łąk i pastwisk. W ciągu kilkunastu lat powstało osiedle zamieszkałe przez ok. 1,5 tys. mieszkańców. W bezpośrednim sąsiedztwie osiedla zlokalizowane są 2 prywatne obiekty oświatowe. Obecnie w realizacji jest kolejna część Osiedla Nowe Rokitki realizowanego pod nazwą handlową Osiedle Kociewskie, gdzie przewiduje się realizację kolejnych ok. 150 lokali mieszkalnych dla ok. 500 mieszkańców. Obszar możliwego zainwestowania w granicach miasta Tczew pozwala na realizację w przyszłości kolejnych kilkuset mieszkań. Docelowo po zmianie granic miasta Tczew możliwe byłoby tu zbudowanie ok. 1000 lokali mieszkalnych dla ok. 3 000 mieszkańców. Skala rozbudowy rodzi potrzebę lokalizacji obiektów oświaty i usług.



Nowe Rokitki w 2015r. <https://mapy.geoportal.gov.pl/> Nowe Rokitki w 2017r. <https://mapy.geoportal.gov.pl/> Nowe Rokitki w 2019r. <https://mapy.geoportal.gov.pl/>



Nowe Rokitki w 2021r. <https://mapy.geoportal.gov.pl/> Nowe Rokitki w 2023r. <https://mapy.geoportal.gov.pl/> Nowe Rokitki w 2025r. <https://mapy.geoportal.gov.pl/>

Ryc.70. Wizualizacja zmian Osiedla Nowe Rokitki jako bardzo szybko rozbudowywanej inwestycji mieszkaniowej firmy Dekpol Deweloper w latach 2016-2026.



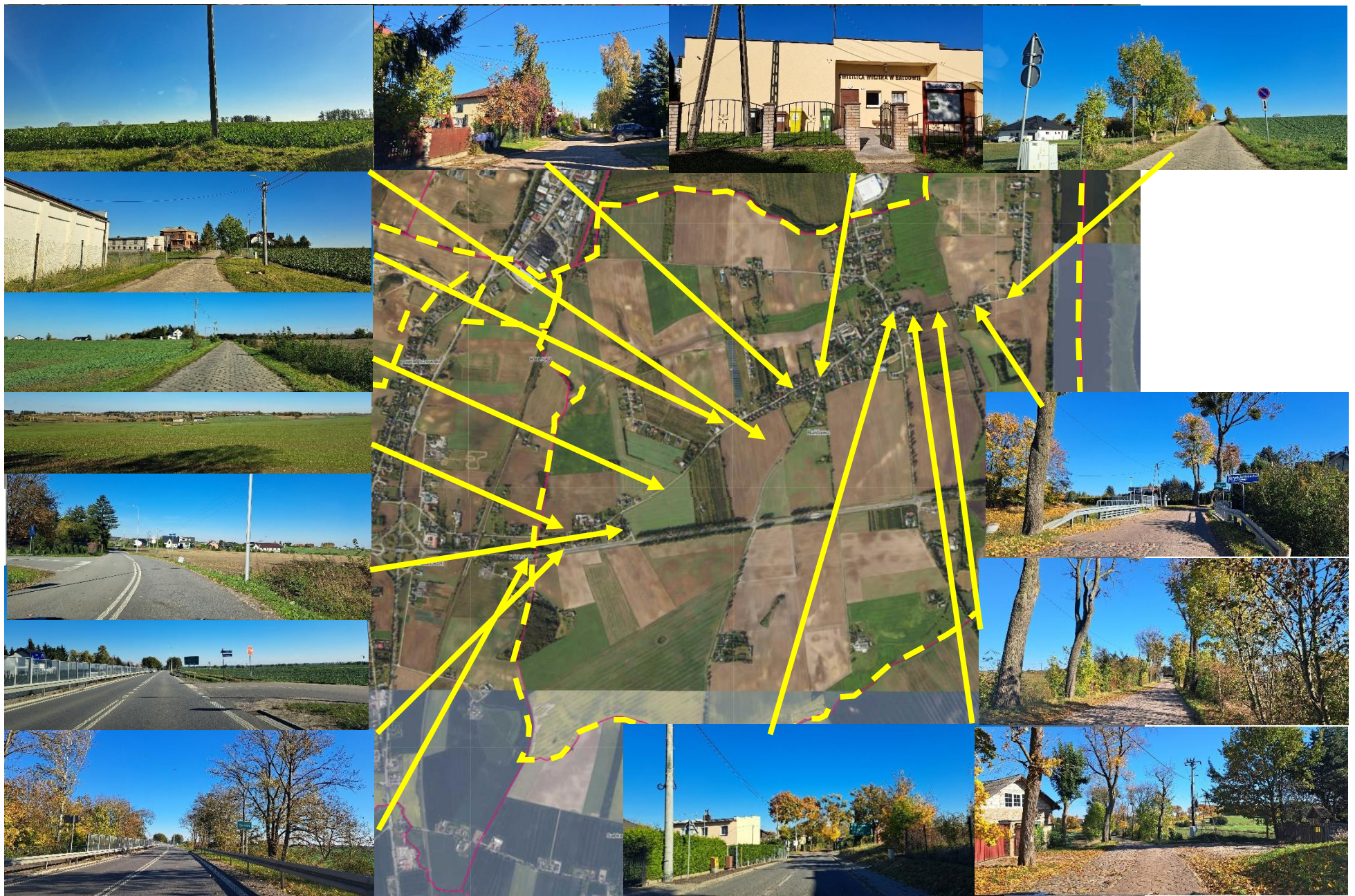
Ryc. 71. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Śliwin I i II. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Na obszarze Rokitki w latach 2021-2022 zbudowano prywatną Katolicką Szkołę Podstawową (z filią publicznej szkoły podstawowej – kl. I-VI) oraz prywatne Domowe Przedszkole. Należy podkreślić, że dalszy rozwój tego osiedla/osiedli będzie „wymuszał” dalszy rozwój zapotrzebowania na lokalizację publicznych obiektów oświatowych w zakresie żłobka, przedszkola oraz szkoły podstawowej. Obiekty te będą niezbędne by sprostać zapotrzebowaniu na usługi świadczone w ramach usług publicznych. Prywatne jednostki oświatowe są istotnym elementem systemu oświatowego, jednak przy tak dużej skali rozbudowy zasobów mieszkaniowych tego obszaru z pewnością nie będą one w stanie zaspokoić potrzeb we właściwym zakresie. Docelowo należy również rozważyć lokalizację usług ochrony zdrowia, handlu oraz bezpieczeństwa publicznego. O skali dalszych przedsięwzięć deweloperskich świadczą prace ziemne prowadzone na wydzielonych działkach w sąsiedztwie osiedla Nowe Rokitki (Śliwin).



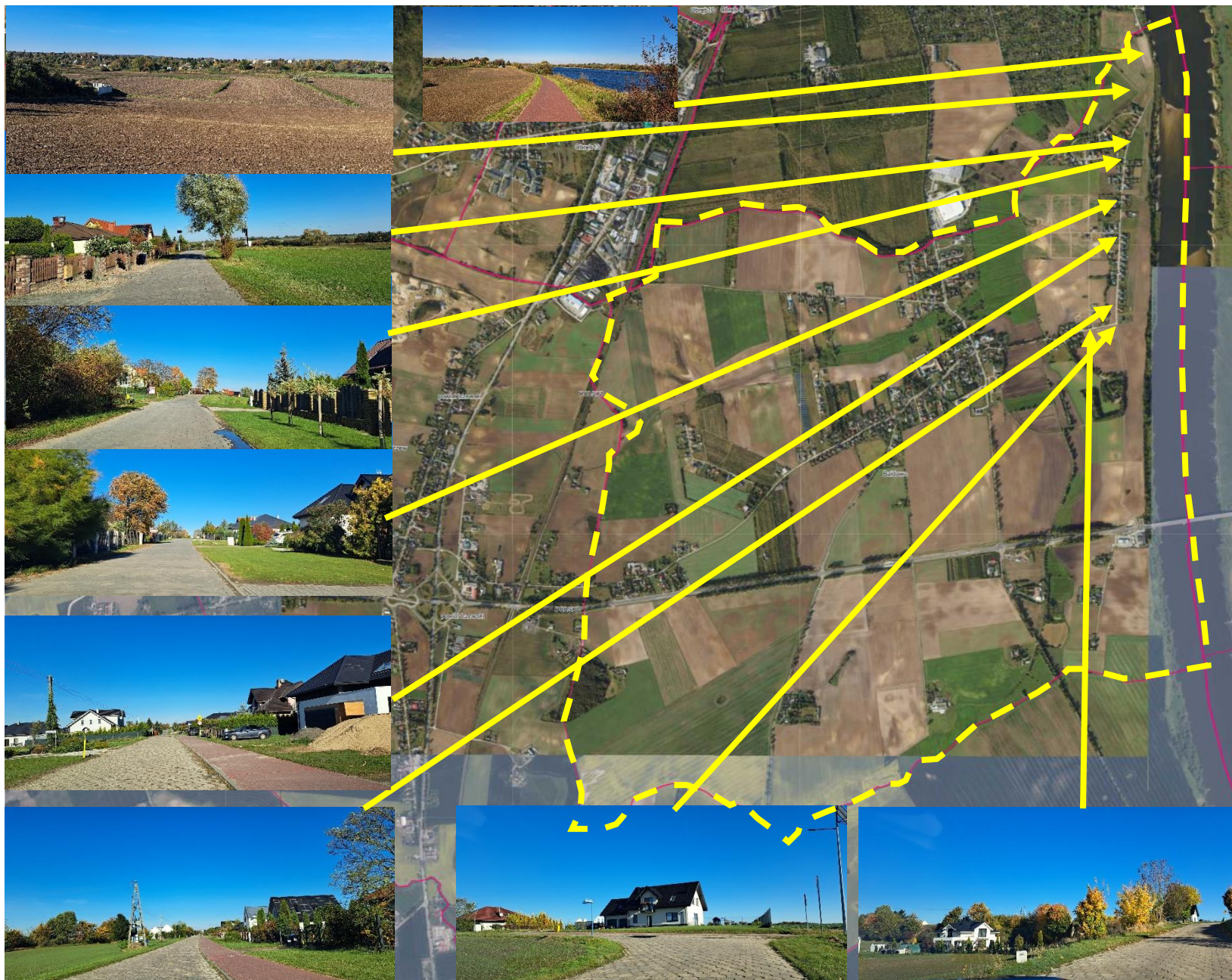
Ryc. 72. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Czarlin. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Proponowany do włączenia w granice administracyjne miasta Tczew obszar Czarlin będzie obejmował wyłącznie niezabudowaną północną część tego obrębu.



Ryc. 73. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Bałdowo. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Południowa i środkowa część miejscowości Bałdowo zachowała swój rolniczy charakter a dominującą formą krajobrazu są otwarte przestrzenie łąk i pól uprawnych.



Ryc. 74. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części miejscowości Knybawa w obrębie Bałdowo. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

Knybawa to atrakcyjna osada podmiejska wymagająca znaczącego doposażenia w obiekty usług oraz porawę dostępności komunikacyjnej.

Bardzo interesującym przypadkiem osady typu rolniczego która została skolonizowana przez nowoczesną zabudowę domów mieszkalnych jednorodzinnych jest osada Knybawa. Osada ta położona jest na wyniesieniu nad rzeką Wisłą. Jest to wieś typu ulicówka, gdzie wzdłuż głównej ulicy była lokalizowana zabudowa gospodarstw rolnych. Obecnie funkcje rolne zanikają na rzecz zabudowy mieszkalnej jednorodzinnej. Obecnie realizowane są kolejne inwestycje mieszkalne dogęszczające tkankę zabudowy a przy tym trwa proces tworzenia nowej struktury osadniczej po zachodniej stronie ul. Spacerowej. Na zdjęciu satelitarnym wyraźnie widoczna jest nowa sieć ulic gruntowych przy których realizowane są kolejne jednorodzinne budynki mieszkalne. W najbliższych latach może pojawić się pilna potrzeba lokalizacji obiektów handlowych i podstawowych usług społecznych. Możliwe włączenie w granice Tczewa może wymusić konieczność lepszego połączenia Knybawy z Czyżkowem (SP nr 1) poprzez ul. Nadbrzeżną.



Ryc. 75. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy południowej części obszaru Bałdowo. Źródło: geoportal.gov.pl., zdjęcia własne autora.

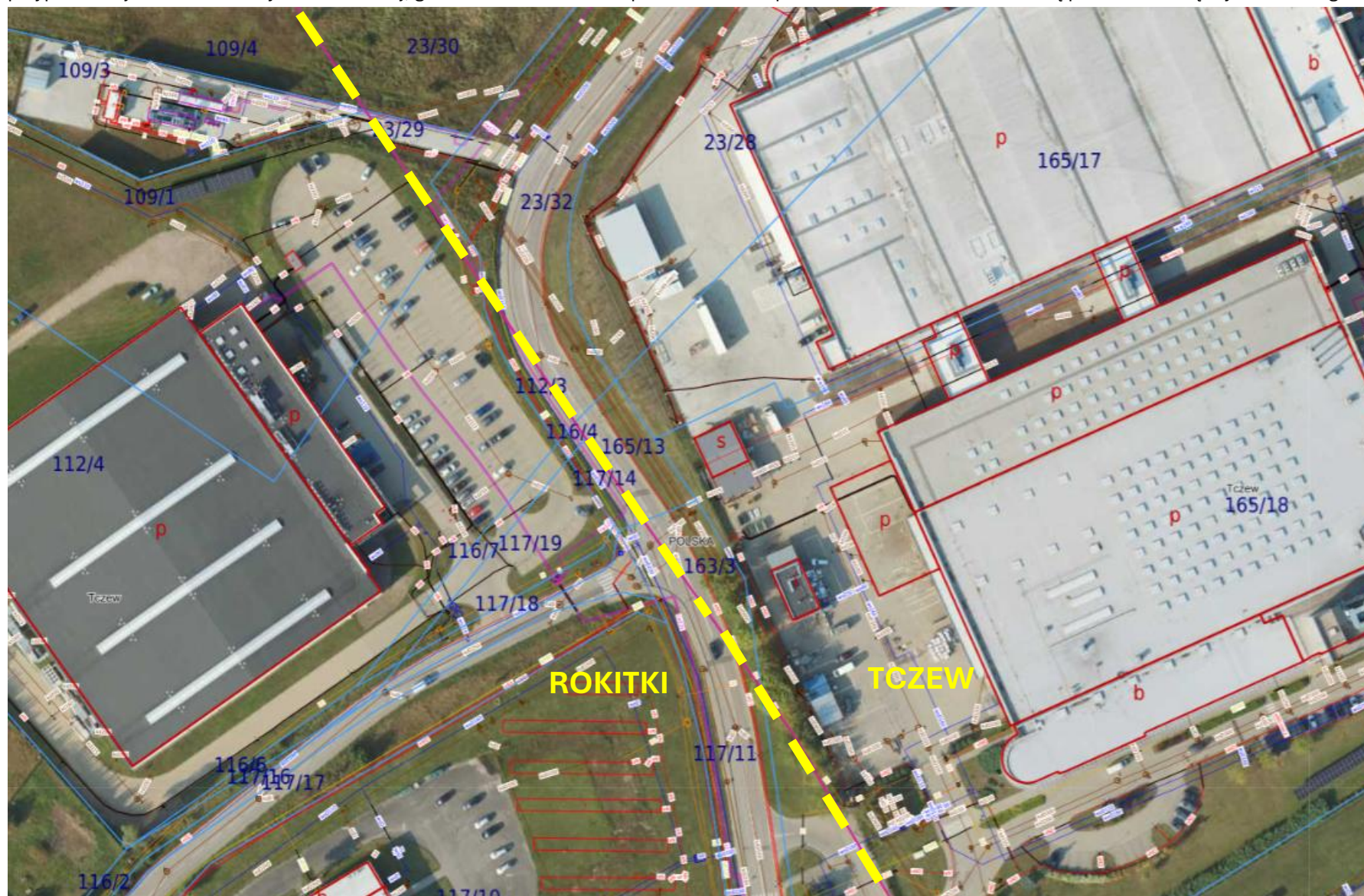
Obszar Bałdowo to bardzo szczególne połączenie krajobrazu i funkcji rolniczych z rozwijającą się zabudową mieszkaniową i rezydencyjną.

Miejscowość Bałdowo to bardzo rozległy system osadniczy składający się z kilku elementów tj. Bałdowo północne (ulice na północ od rowu melioracyjnego), Stare Bałdowo w rejonie Świętego Wojciecha i Długiej, Bałdowo zachodnie wzdłuż ul. Pięknej i Stanisława i Bocznej. Bardzo ważną barierą antropogeniczną jest DK22 dzieląca obręb na 2 części, gdzie część południowa to w 90 % pola uprawne i użytki rolne, a pozostałą część to kilka dróg lokalnych prowadzących do kilku zabudowań gospodarstw rolnych. Zdjęcia Bałdowa z satelity wskazują, że większość terenów o funkcji rolniczej znajduje się na południe od zabudowy wsi Bałdowo ulokowanego wzdłuż ul. Pięknej i Długiej. Na obszarze tym dominują niemal wyłącznie rozległe użytki rolne i pola uprawne. Droga DK22 dzieli obręb Bałdowo i jest zbudowana na nasypie. W pobliżu tej arterii komunikacyjnej znajdują się tylko nieliczne budynki i domy mieszkalne oraz Hotel nad Wisłą & Gościniec. Brak jest tam obiektów logistycznych, usług oraz przemysłowych.

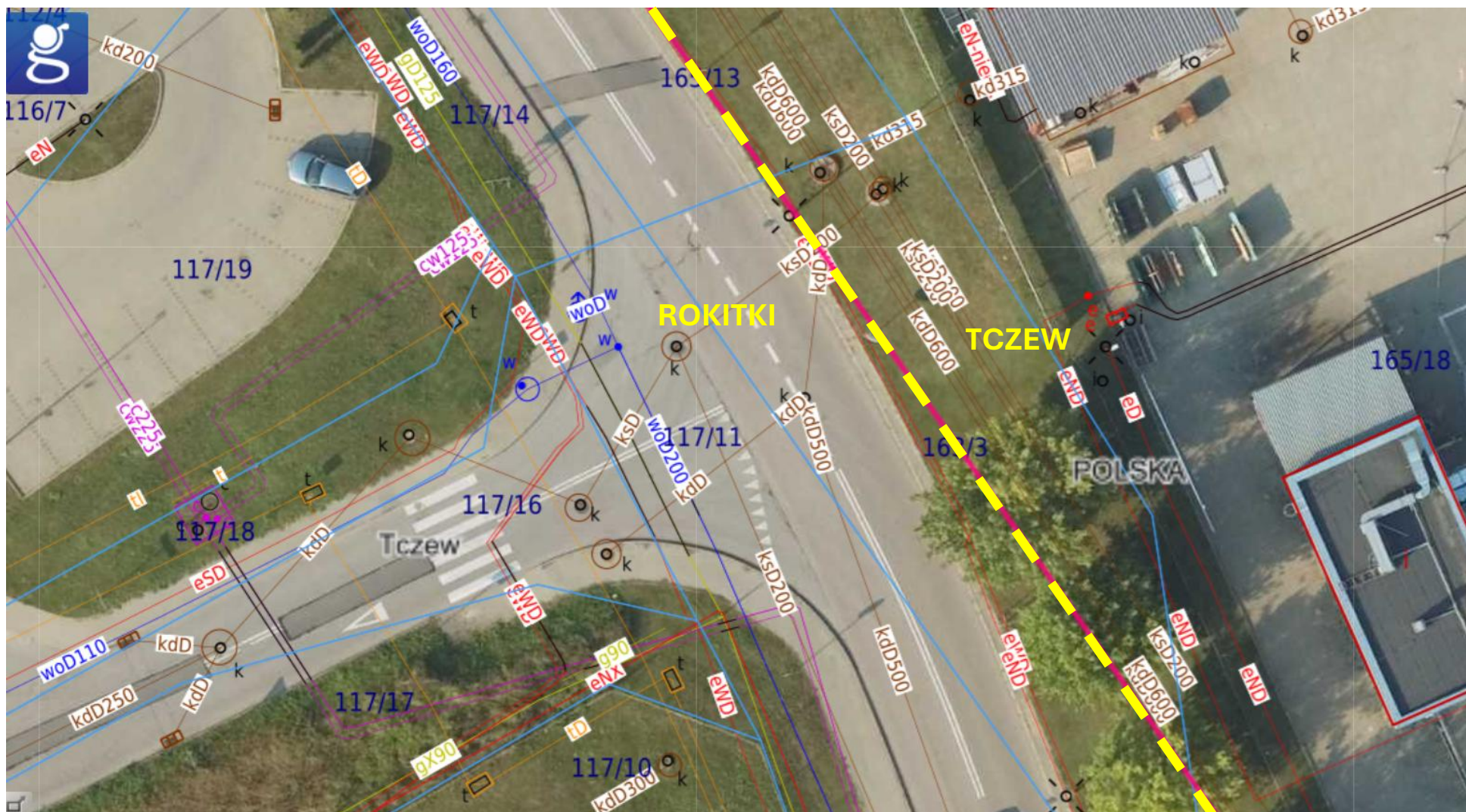
3. Analiza powiązań obszarów: Rokitki, Zajęczkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew

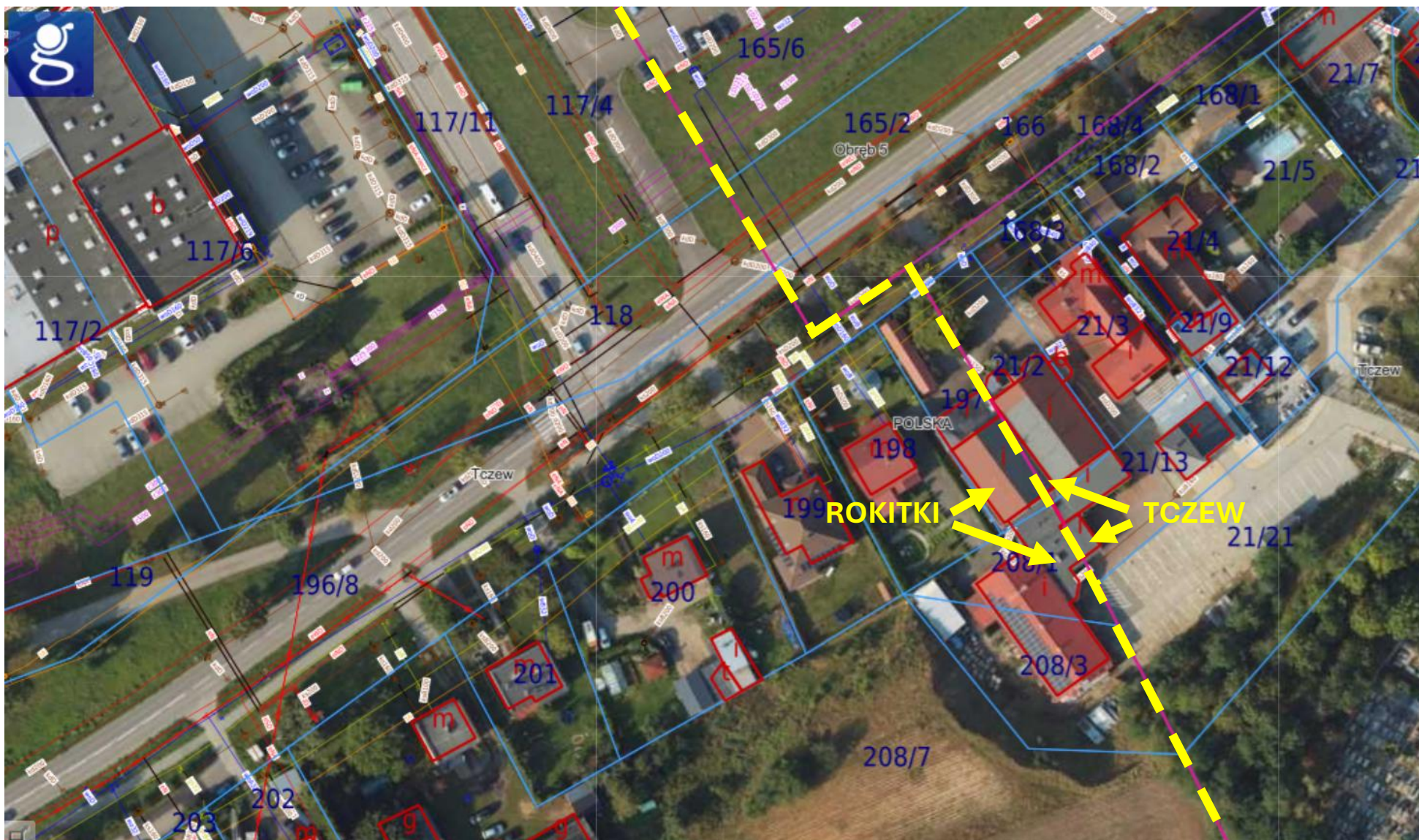
3.1. Powiązania osadniczo-urbanistyczne i przestrzenne

Szczegółowa analiza sytuacyjna pozwala na wskazanie przypadków powiązań osadniczo-urbanistycznych oraz przestrzenno-infrastrukturalnych. Szczególnym przypadkiem jest odcinek ulicy Skarszewskiej, gdzie cała infrastruktura podziemna oraz powierzchnie ulic i chodników są podzielone między miastem i gminą Tczew.



Ryc. 76. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek (ul. Skarszewska). Źródło: geoportal.gov.pl.





Ryc. 78. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek z przebiegiem granicy miasta. Źródło: geoportal.gov.pl.

Zbliżenie stanu zagospodarowania terenu oraz granic nieruchomości z granicą gminy miasto Tczew i gminy wiejskiej Tczew pokazuje „absurdalność” istniejącej całkowicie sztucznej granicy administracyjnej dzielącej miasto Tczew od gminy wiejskiej Tczew w miejscowości Rokitki. Szczególna uwaga dotyczy nieruchomości zabudowanej na działkach nr 197 oraz 208/1 w Rokitkach w gminie wiejskiej Tczew oraz nieruchomości 21/13 w gminie miejskiej Tczew. Z podziału nieruchomości i przebiegu granicy obu gmin wynika, że część budynków a zwłaszcza pomieszczeń wewnątrz budynków może być traktowana jako zlokalizowane w obu gminach. Prawdopodobnie sytuacja ta jest dokładnie opisana w konkretnych KW dla obu tych nieruchomości, jednak obraz mapy ewidencyjnej może być przyczyną niejasności.



Ryc. 79. Wizualizacja sytuacyjna i zagęszczenie infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek. Źródło: geoportal.gov.pl.

Zagęszczenie zabudowy z w szczególności infrastruktury podziemnej niewidocznej dla przeciętnego mieszkańca jest istotnym sygnałem poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru. W przypadku dwóch koegzystujących stref przemysłowych w Tczewie i Rokitkach możemy obserwować sytuację, w której żaden z obszarów nie ustępuje drugiemu. Na obszarze Rokitek wchodzącym w granie gminy miasto Tczew na przetomie 2025/2026 roku funkcjonowały następujące duże i średnie podmioty gospodarcze: Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej (GPEC) w Tczewie, PanLink, Vertex - Okna, Press Glass Sp. z o.o. The Division in Tczew, Szyby Zespólone, Molex Connected Enterprise Solutions Sp z o.o., Belbal, Zakład Meblowy Eclisse-Zieliński, AK WOOD sc cięcie, oklejanie płyt, Plasticdisplay, Żwirownia Rokitki, Rokitki Park. Podmioty te funkcjonują na obszarze Rokitek wykorzystując rozległe obiekty kubaturowe typowe dla dużych obiektów logistycznych i przemysłowych. W celu prawidłowej obsługi technicznej i zabezpieczenia działalności doszło tu do bardzo intensywnej rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej oraz technicznej.



Ryc. 80. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy a zwłaszcza zagęszczenie infrastruktury technicznej na zurbanizowanym obszarze obrębu Rokutki. Źródło: geoportal.gov.pl.

Zagęszczenie istniejącej infrastruktury technicznej związane jest z funkcjonowaniem intensywnej zabudowy logistyczno-przemysłowej, energetycznej (GPEC) oraz zabudowy mieszkaniowej. Szczególnie duże zagęszczenie infrastruktury występuje na obszarze Rokutki wzdłuż ul. Tczewskiej oraz na obszarach o intensywnej zabudowie.



Ryc. 81. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy a zwłaszcza zagęszczenie infrastruktury technicznej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Źródło: geoportal.gov.pl.

W przypadku obszarów Śliwiny I i II oraz Czarlin obserwuje się intensywny rozwój infrastruktury liniowej wyłącznie wzdłuż ciągów komunikacyjnych oraz w centralnych częściach miejscowości. Proponowane do włączenia podobszary Śliwiny I i Śliwiny II oraz obszar Czarlin są zlokalizowane poza strefami występowania koncentracji infrastruktury technicznej i sieciowej. Podstawowa infrastruktura jak jest oferowana w bliskim sąsiedztwie włączanych podobszarów Śliwiny I i II oraz obszaru Czarlin dotyczy w szczególności sieci elektro-energetycznych, sieci wodociągowej oraz sieci kanalizacyjnej. W dość bliskiej odległości znajdują się elementy sieci gazowej oraz teletechnicznej w postaci światłowodów. Obszary te są pozbawione dostępu do sieci ciepłowniczej. Na badanych obszarach funkcjonują przepompownie ścieków oraz infrastruktura energetyczna SN i NN. Skrajne końce podobszaru Śliwiny I oraz obszaru Czarlin mają bliski dostęp do infrastruktury kolejowej w postaci dwóch dwutorowych linii kolejowych, do których dostęp zapewniają przystanki kolejowe sąsiednich miejscowości. Przez obszar Czarlin przebiega odcinek DK91 co umożliwia w przyszłości rozbudowę sieci dróg poprawiających dostępność komunikacyjną w kierunku miasta Tczew. W przyszłości po uwzględnieniu zaproponowanej koncepcyjnie zmiany granic będzie możliwa rozbudowa ulicy Bartosza Głowackiego w Tczewie bezpośrednio do Rokitek. Droga ta poprowadzona przez kopalnię kruszywa w Rokitkach po połączeniu z ul. Bartosza Głowackiego mogłaby stanowić alternatywny dojazd z rozbudowywanego osiedla Nowe Rokitki do ul. Aleja Solidarności w Tczewie (3,3 km).



Ryc. 82. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy oraz zagęszczenie infrastruktury technicznej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Bałdowa. Źródło: geoportal.gov.pl.

W przypadku Bałdowa oraz Knybawy infrastruktura techniczna koncentruje się wyłącznie wzdłuż ciągów komunikacyjnych, co pozwala wyznaczyć osie rozwoju.



Ryc. 83. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i zagęszczenia infrastruktury technicznej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych pld. Bałdowo. Źródło: geoportal.gov.pl.

Centralna część obszaru Bałdowo to w ponad 90 % tereny upraw i hodowli zwierząt. Istniejąca infrastruktura techniczna nie ma ciągłości systemowej a sieci mają niewielkie przekroje. Pomimo ciągnących się ciągów komunikacyjnych można zaobserwować zjawiska braku ciągłości zabudowy a ciągi komunikacyjne wciąż przebiegają wśród pól uprawnych i łąk. Dominuje tu krajobraz i funkcje rolnicze przeplatane funkcjami mieszkaniowymi. Bardzo ważną rolę w obszarze Bałdowo pełni skrzyżowanie dróg krajowych DK91 z DK22 będące kluczowym elementem transportu drogowego po południowej stronie miasta Tczew. Ważną rolę pełni przystanek kolejowy Czarlin.

The map displays the Tczew agglomeration, with the urban area outlined in orange. Surrounding areas are marked with black dashed lines. Key locations include Tczew, Rokitki, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo, and Czatkowy. The Tczew River is shown flowing through the area. The A1 highway and roads 22 and 91 are also visible. The map is sourced from OpenStreetMap.

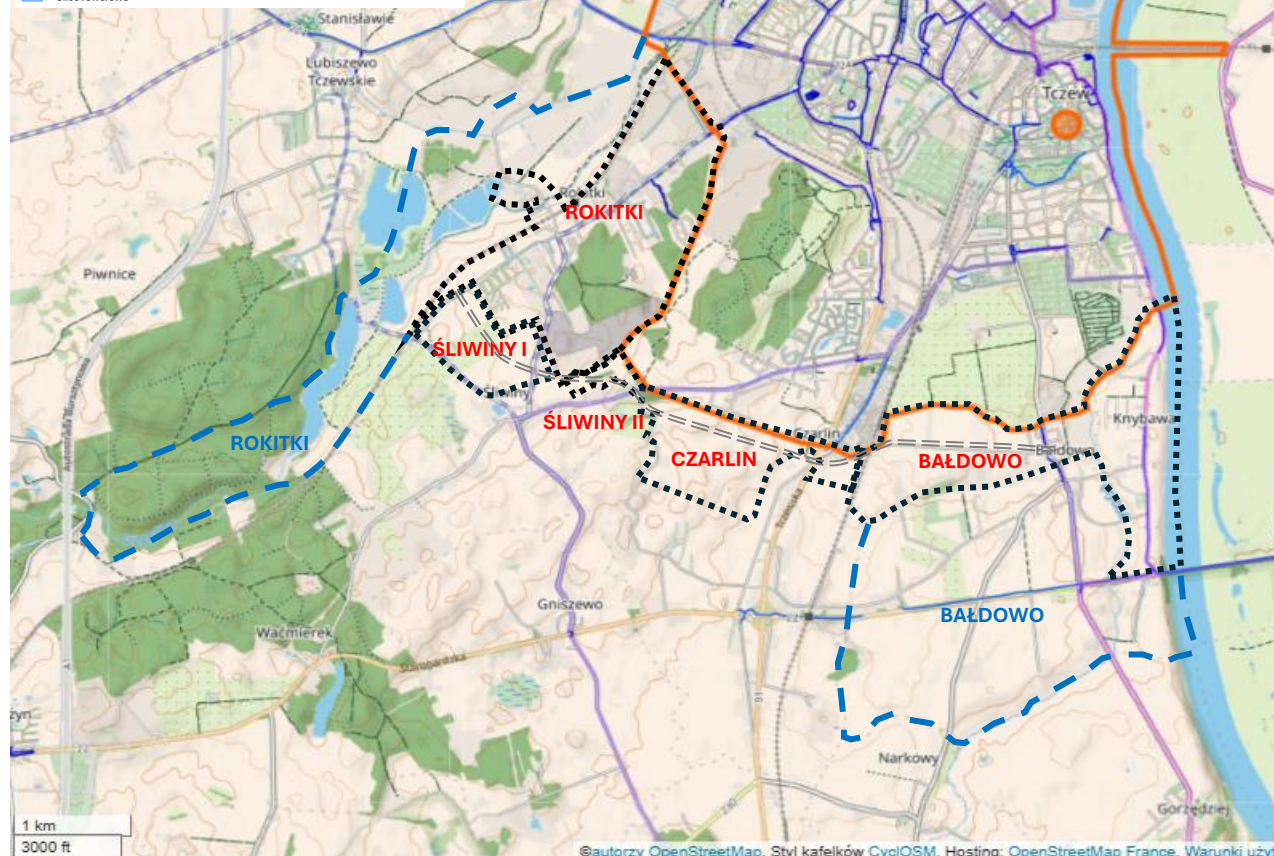
Ryc. 85. Plan sytuacyjny proponowanych obszarów włączenia wokół miasta Tczew na tle mapy z portalu OpenStreet Map.

Lp.	Badany obszar	Analizowany obszar w ha	Powierzchnia ekspercka w ha
1	Baldowo	745,6210	251,50
2	Czarlin	118,7037	118,70
3	Śliwiny	70,3208	70,32
4	Rokitki	696,6517	291,65
5	Zajączkowo	195,2484	195,25
6	Tczewskie Łąki	22,2129	22,21
7	Czatkowy	22,4279	22,43
	Suma	1871,1864	972,07
	Tczew	2235,06 ha	3207,1264

Legenda

Infrastruktura rowerowa

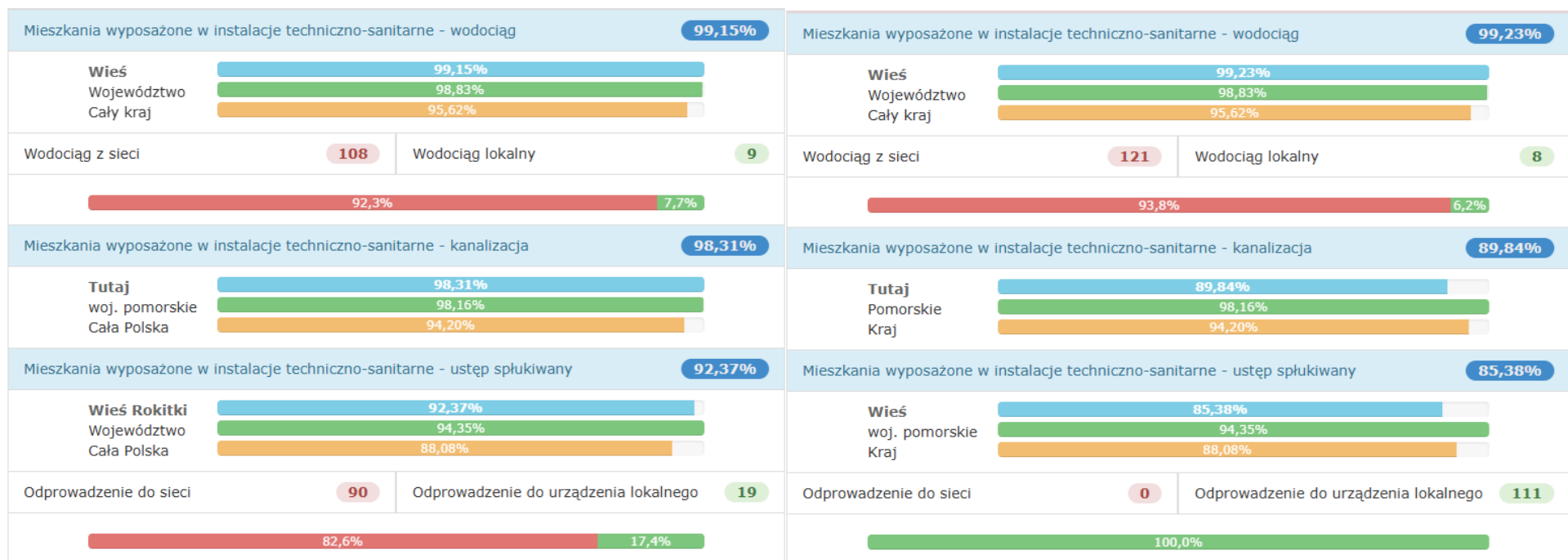
- Oddzielna ścieżka rowerowa
- Ścieżka przeznaczona dla rowerów
- Ścieżka rowerowa po tej stronie ulicy
- Pas rowerowy po tej stronie ulicy
- Wapny pas (z autobusami lub innymi pojazdami mechanicznymi) po tej stronie ulicy
- Dwiekierunkowe ulice dla rowerów (jednokierunkowe dla samochodów)
- Droga wyznaczona dla rowerów
- Schody z przyjazną rowerzystą rampą
- Ulice rowerowe



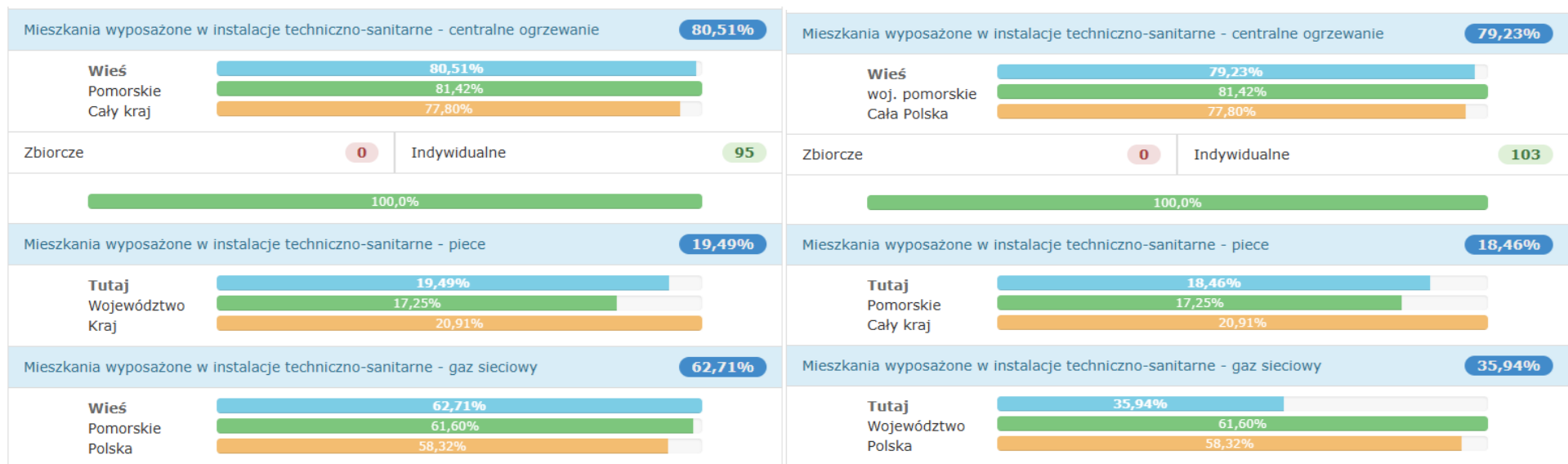
System dróg i ścieżek rowerowych w Tczewie obejmuje znaczną część miasta, łącząc poszczególne osiedla z najważniejszymi generatorami ruchu. Najbardziej rozbudowana i ujednolicona infrastruktura rowerowa obejmuje główne ciągi komunikacyjne miasta umożliwiając przemieszczanie się mieszkańców i turystów. Najdłuższa sieć ścieżek rowerowych obejmuje wydzielone oddzielne ścieżki rowerowe zapewniające największe bezpieczeństwo osobom nich korzystających. Znaczną część infrastruktury stanowią ścieżki rowerowe przeznaczone dla rowerów, czyli odcinki ciągów pieszo-rowerowych z ruchem mieszanym. Tego typu infrastruktura nie zapewnia pełnej separacji ruchu rowerzystów od ruchu pieszego. Część ciągów komunikacyjnych została poprowadzona po określonej stronie ulic, ograniczając częściowo dostęp do infrastruktury rowerowej. Historyczne centrum Tczewa nie ma wyznaczonej infrastruktury rowerowej. Znaczna część tras rowerowych poprowadzona jest jako pas rowerowy po określonej stronie drogi z poboczem dla rowerów. Przez obszar miasta Tczew, Baldowo oraz Czatkowy prowadzi „Wiśłana Trasa Rowerowa – Prawobrzeżny odcinek Wiślanej Trasy Rowerowej – R9 (EV9). Do Rokitek można dojechać korzystając ze wspólnego pasa dla innych środków transportu (przejazd ulicą).



Ryc. 86. Plan sytuacyjny proponowanych obszarów włączenia wokół miasta Tczew na tle mapy sieci rowerowej z portalu OpenStreet Map.



Ryc. 87. Wyposażenie miejscowości Rokitki i Bałdowo w instalacje w 2002. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/> Uwaga: Brak nowszych danych statystycznych.

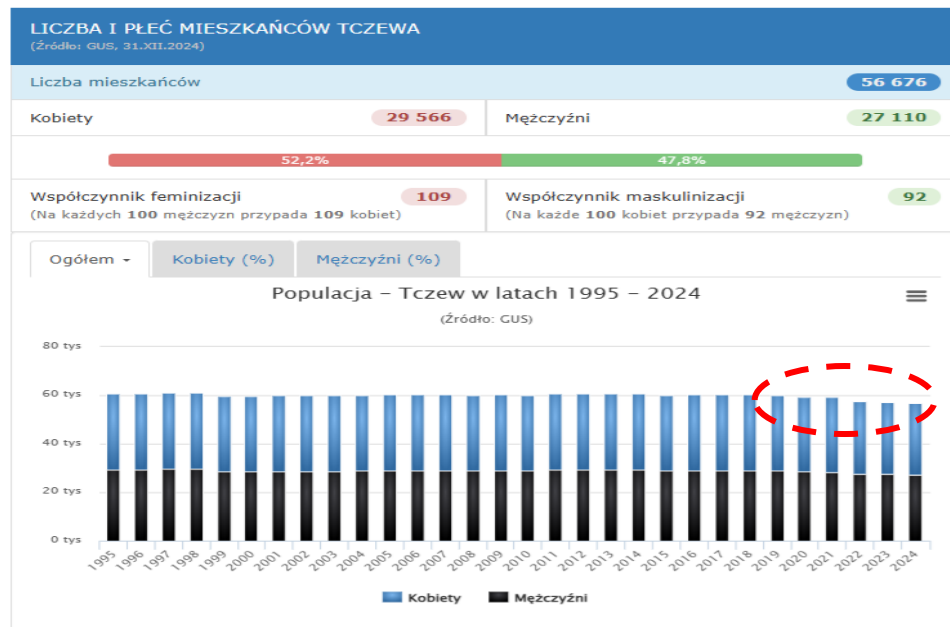
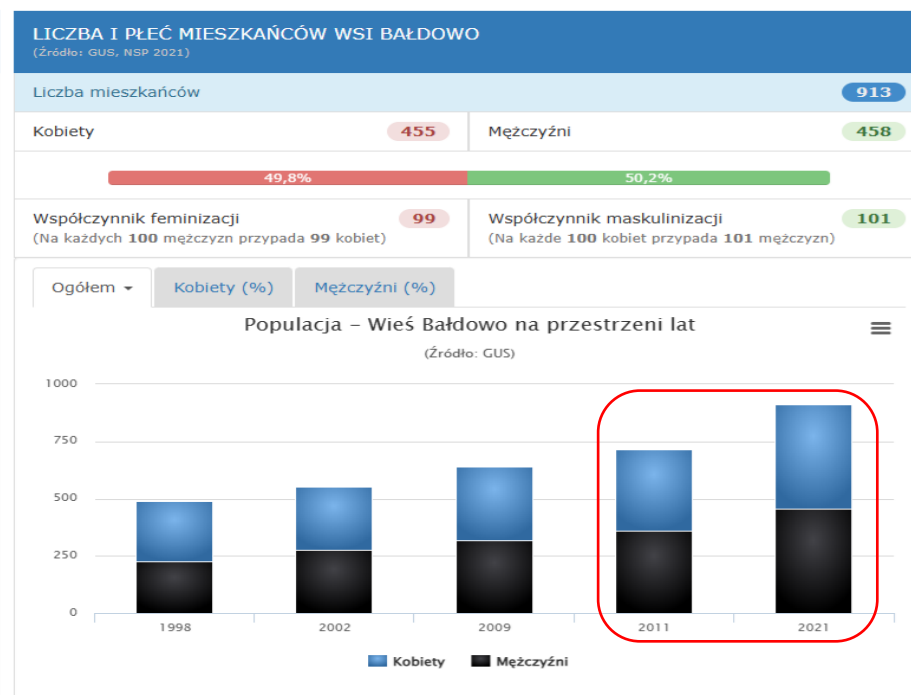
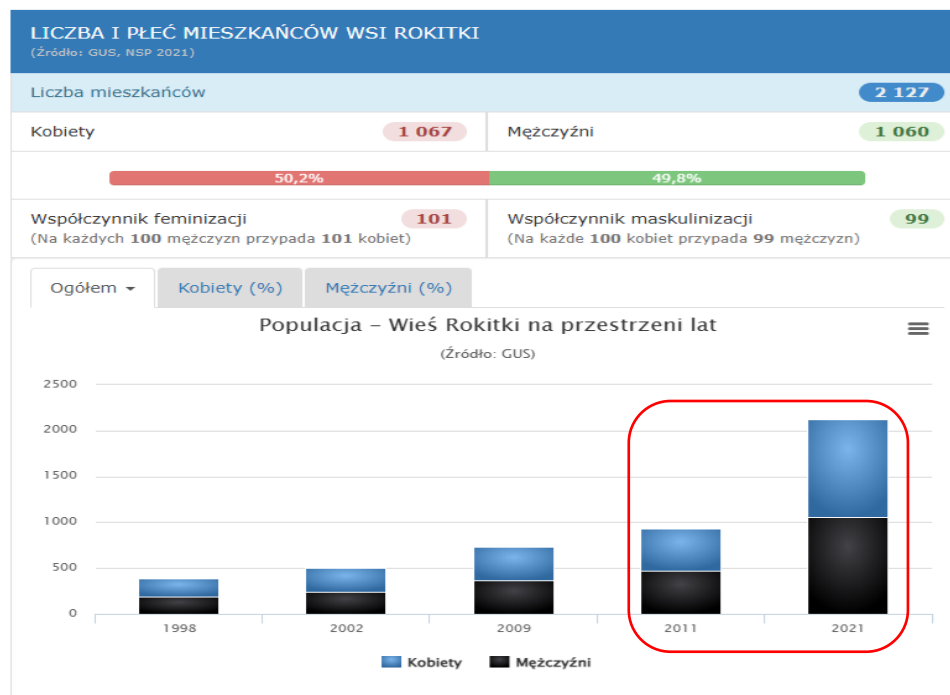


Ryc. 88. Wyposażenie miejscowości Rokitki i Bałdowo w instalacje w 2002. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/> Uwaga: Brak nowszych danych statystycznych.

3.3. Powiązania funkcjonalne

DEMOGRAFIA W PIGUŁCE (Źródło: GUS, NSP 2021) Wieś Rokitki ma 2 127 mieszkańców, z czego 50,2% stanowią kobiety, a 49,8% mężczyźni. W latach 1998-2021 liczba mieszkańców wzrosła o 446,8%. Współczynnik feminizacji we wsi wynosi 101 i jest nieznacznie mniejszy od współczynnika feminizacji dla województwa pomorskiego oraz nieznacznie mniejszy od współczynnika dla całej Polski. 64,3% mieszkańców wsi Rokitki jest w wieku produkcyjnym, 28,4% w wieku przedprodukcyjnym, a 7,2% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym. Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada we we wsi Rokitki 55,5 osób w wieku nieprodukcyjnym. Ten wskaźnik obciążenia demograficznego jest więc znacznie mniejszy od wkaźnika dla województwa pomorskiego oraz znacznie mniejszy od wskaźnika obciążenia demograficznego dla całej Polski. Według danych archiwalnych pochodzących z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2002 roku we wsi Rokitki było 141 gospodarstw domowych. Wśród nich dominowały gospodarstwa zamieszkałe przez pięć lub więcej osób - takich gospodarstw było 39 .	DEMOGRAFIA W PIGUŁCE (Źródło: GUS, NSP 2021) Wieś Bałdowo ma 913 mieszkańców, z czego 49,8% stanowią kobiety, a 50,2% mężczyźni. W latach 1998-2021 liczba mieszkańców wzrosła o 86,7%. Współczynnik feminizacji we wsi wynosi 99 i jest nieznacznie mniejszy od współczynnika feminizacji dla województwa pomorskiego oraz mniejszy od współczynnika dla całej Polski. 62,1% mieszkańców wsi Bałdowo jest w wieku produkcyjnym, 21,7% w wieku przedprodukcyjnym, a 16,2% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym. Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada we we wsi Bałdowo 61,0 osób w wieku nieprodukcyjnym. Ten wskaźnik obciążenia demograficznego jest więc znacznie mniejszy od wkaźnika dla województwa pomorskiego oraz znacznie mniejszy od wskaźnika obciążenia demograficznego dla całej Polski. Według danych archiwalnych pochodzących z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2002 roku we wsi Bałdowo było 157 gospodarstw domowych. Wśród nich dominowały gospodarstwa zamieszkałe przez cztery osoby - takich gospodarstw było 47 .
DEMOGRAFIA W PIGUŁCE (Źródło: GUS, 31.XII.2024) Tczew jest niewielkim miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 56 676, z czego 52,2% stanowią kobiety, a 47,8% mężczyźni. W latach 2002-2024 liczba mieszkańców zmalęła o 5,5%. Średni wiek mieszkańców wynosi 42,3 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa pomorskiego oraz porównywalny do średniego wieku mieszkańców całej Polski. Mieszkańcy Tczewa zawarli w 2024 roku 202 małżeństw, co odpowiada 3,6 małżeństwom na 1000 mieszkańców. Jest to mniej od wartości dla województwa pomorskiego oraz wartość porównywalna do wartości dla Polski. W tym samym okresie odnotowano 1,5 rozwodów przypadających na 1000 mieszkańców. Jest to mniej od wartości dla województwa pomorskiego oraz wartość porównywalna do wartości dla kraju. 30,2% mieszkańców Tczewa jest stanu wolnego, 54,4% żyje w małżeństwie, 7,0% mieszkańców jest po rozwodzie, a 8,4% to wdowy/wdowcy. Tczew ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -207. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -3,65 na 1000 mieszkańców Tczewa. W 2024 roku urodziło się 377 dzieci, w tym 52,3% dziewczynek i 47,7% chłopców. Średnia waga noworodków to 3 397 gramów. Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 0,72 i jest znacznie mniejszy od średniej dla województwa oraz większy od współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju. W 2024 roku 39,6% zgonów w Tczewie spowodowanych było chorobami układu krążenia, przyczyną 27,1% zgonów w Tczewie były nowotwory, a 8,4% zgonów spowodowanych było chorobami układu oddechowego. Na 1000 ludności Tczewa przypada 10.3 zgonów. Jest to nieznacznie więcej od wartości średniej dla województwa pomorskiego oraz nieznacznie mniej od wartości średniej dla kraju. W 2024 roku zarejestrowano 407 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 647 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla Tczewa -240. W tym samym roku 16 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 7 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 9. 57,9% mieszkańców Tczewa jest w wieku produkcyjnym, 18,4% w wieku przedprodukcyjnym, a 23,7% mieszkańców jest w wieku poprodukcyjnym.	Postulowane rozszerzenie granic administracyjnych Gminy Miasto Tczew według założeń ma obejmować włączenie w granice administracyjne miasta obszarów sąsiadujących bezpośrednio z miastem Tczew. Proponowane do włączenia obszary tj. Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Śliwiny I i II oraz Czarlin są niezamieszkałe. Obszar Zajęczkowo obejmuje rozległe tereny wykorzystywane rolniczo, na terenie, którego w znacznym rozproszeniu znajduje się kilkanaście zespołów zabudowy w postaci pojedynczych budynków lub zespołów budynków mieszkalnych w których zamieszkuje kilkudziesięciu mieszkańców. Jest to typowa rozproszona zabudowa wiejska i podmiejska. Proponuje się również włączenie 2 obrębów, w których wg. danych GUS zamieszkuje ok. 3 000 mieszkańców. Największą populację posiada obręb Rokitki (ok. 2 127 mieszkańców) oraz obręb Bałdowo (ok. 913 mieszkańców). Porównując tę liczbę mieszkańców (ok. 3000 osób) z liczbą mieszkańców Tczewa (ok. 56 600) można szacować, że po ich pełnym przyłączeniu Tczew osiągnąłby znów ok. 60 000 mieszkańców, co oznaczałoby wzrost liczby mieszkańców miasta o ok. 6%. W tym czasie liczba mieszkańców Gminy Wiejskiej Tczew obniżyła by się z 16 337 mieszkańców do ok. 13 330 mieszkańców, co oznaczałoby spadek liczby ludności o ok. 18%. Byłby to dość znaczący spadek ludności Gminy Wiejskiej Tczew. W przypadku przyłączenia „eksperckiego” ograniczającego się do podobnej liczby mieszkańców ROKITEK (ok. 2127 osób), ale znacznie mniejszej liczby mieszkańców BAŁDOWA północnego z KNYBAWĄ (ok. 400 osób), nastąpiłby spadek liczby mieszkańców Gminy Wiejskiej Tczew o ok. 2500 osób do 13 837 mieszkańców, co oznacza spadek liczby ludności o 15 %. Miasto Tczew zwiększyłoby liczbę ludności o ok. 2500 osób do 59 100 osób, co oznacza wzrost tylko o 4,5%. Zwiększyłby się też udział mieszkańców miasta w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym.

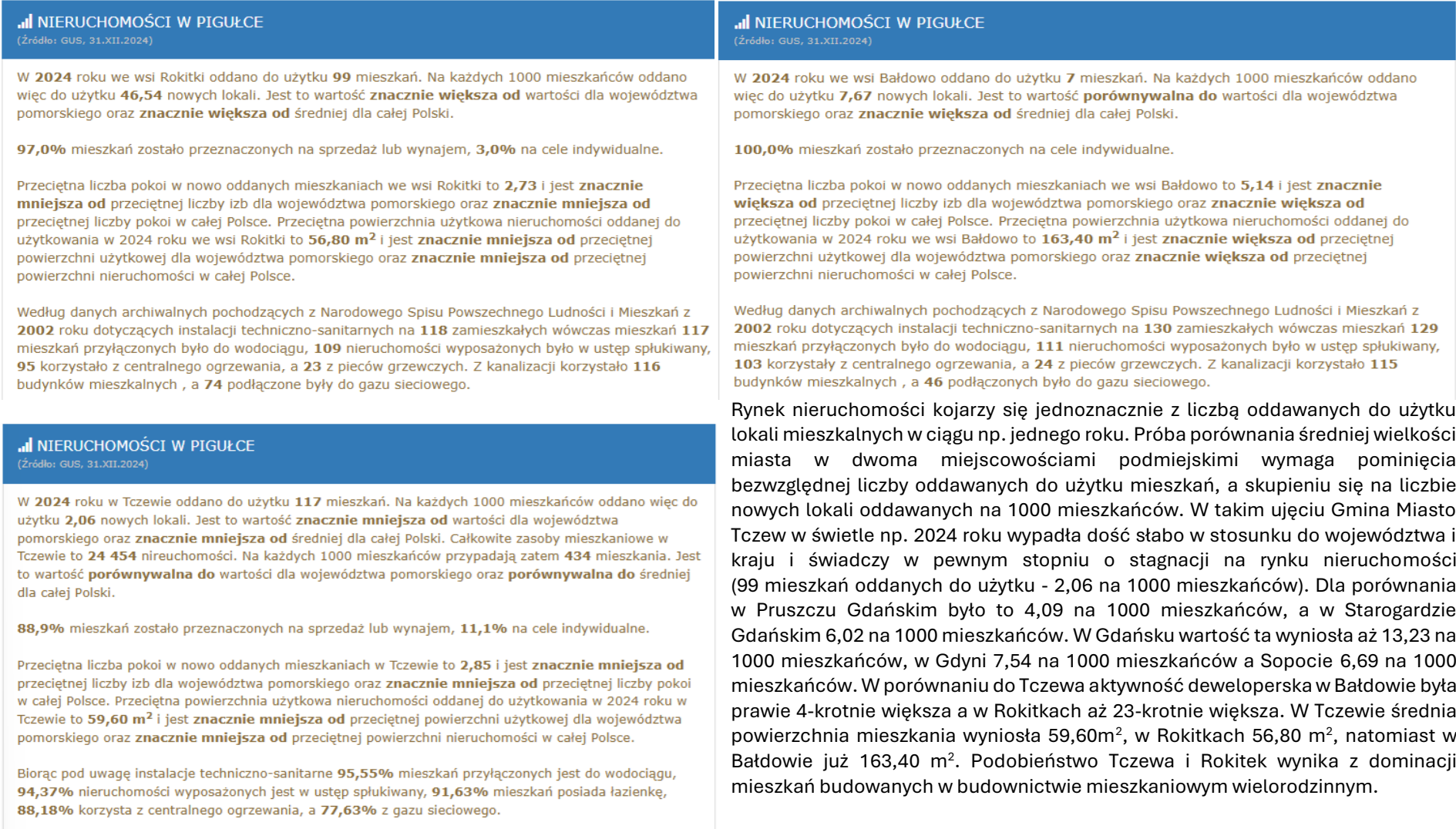
Ryc. 89. Informacje porównawcze „demografia w pigułce” dla Rokitek, Bałdowa i Tczewa. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



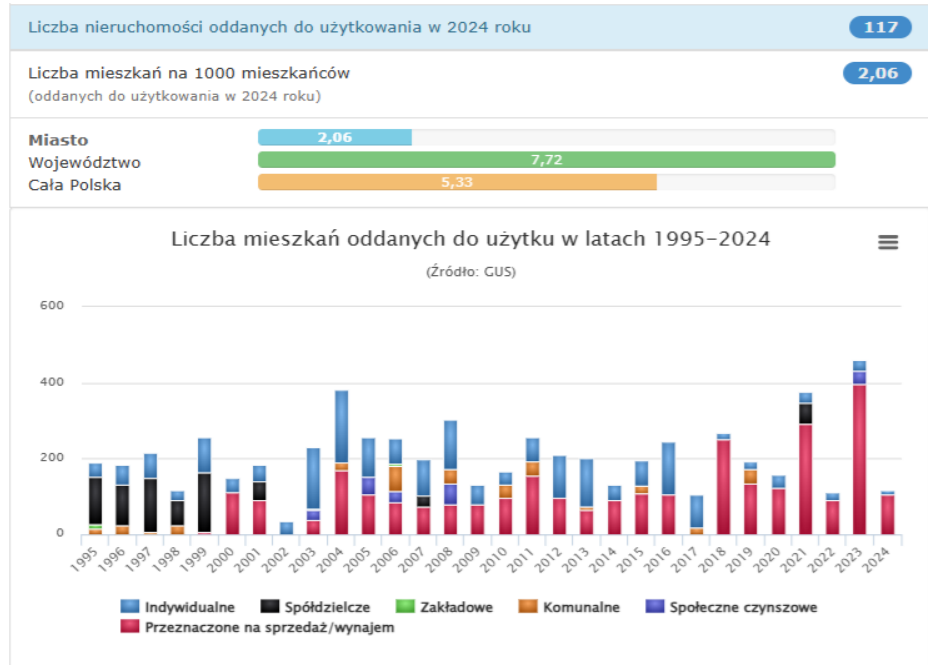
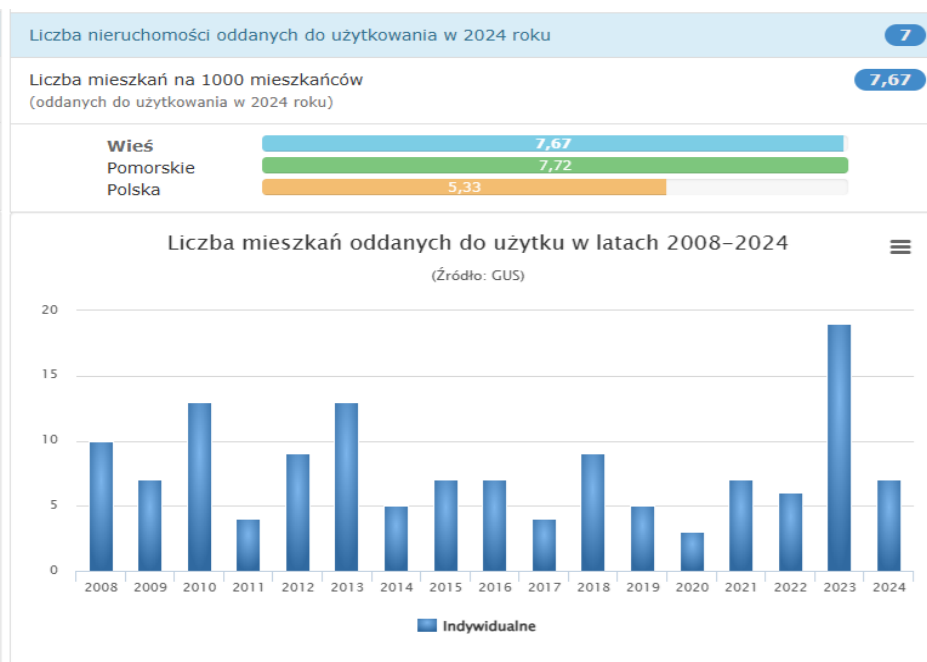
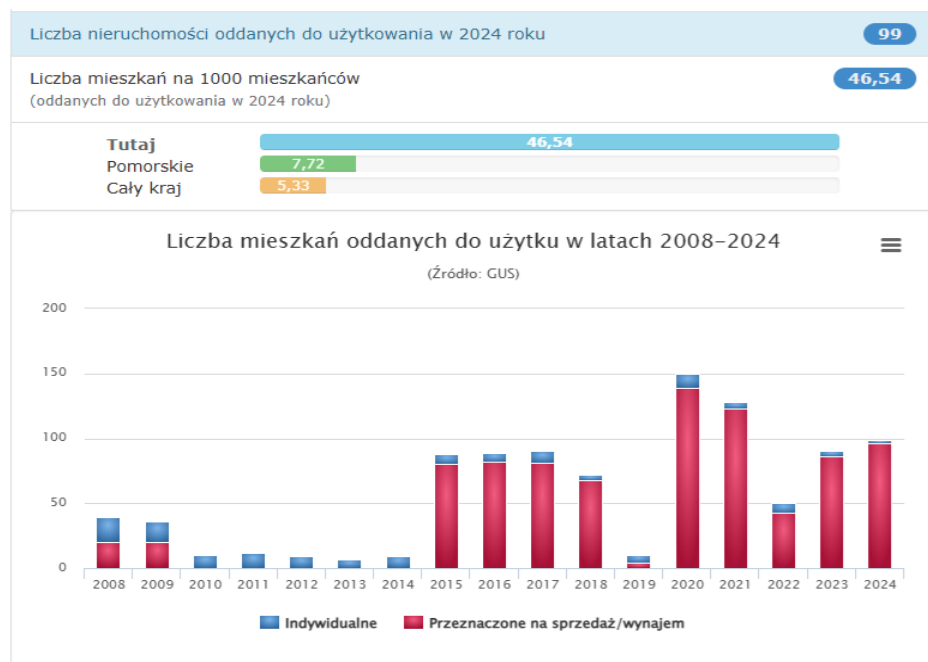
Strefa podmiejska miasta Tczew cechuje się znaczną koncentracją ludności. Największy wzrost liczby mieszkańców między NSP 2002/2021 miał miejsce wg. wielkości we wszystkich miejscowościach strefy podmiejskiej Tczewa, tj.: **Rokitki (499/2127)**, Szpęgawa (571/1121 mieszkańców), Lubiszewo Tczewskie (339/948 mieszkańców), **Bałdowo (489/913)**, Dąbrówka Tczewska (385/613 mieszkańców), Tczewskie Łąki (284/594), Zajączkowo (471/480 mieszkańców) Czatkowy (306/367 mieszkańców), co oznacza łączny wzrost z 2 549 osób na 6 250 osób. Był to wzrost o ok. 245 %. W tym czasie pomiędzy NSP 2002 a NSP 2021 ludność miasta Tczew spadła z 59 956 na 56 676 osób. Oznacza to spadek liczby ludności o 5,5%. Największy spadek liczby mieszkańców miasta Tczew rozpoczął się od 2022 roku i jest to zbieżne z rozpoczęciem budowy dużego osiedla Nowe Rokitki w obrębie i miejscowości Rokitki. Analiza spadków liczby mieszkańców miasta Tczew (spadek zaludnienia miasta o ok. 3300 osób) pozwala oszacować, że ok. **49% tego spadku przypada na wzrost liczby mieszkańców wsi (obrębu) Rokitki (wzrost o 1628 osób)**, 18 % na **Lubiszewo Tczewskie** (wzrost o 609 osób), 17% na **Szpęgawę** (wzrost o 550 osób), **13% na Bałdowo (wzrost o 424 osoby)**, 9% na Tczewskie Łąki (wzrost o 310 osób) i 7% na Dąbrówkę Tczewską (wzrost o 228 osób). **Statystycznie można zatem stwierdzić, że spadek liczby mieszkańców Tczewa został zrekompensowany wzrostem zaludnienia 4 miejscowości sąsiadujących bezpośrednio z Tczewem.**

Ryc. 90. Porównanie zmian liczby mieszkańców wsi Rokitki oraz wsi Bałdowo oraz Tczewa w latach 1998 – 2024. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>

3.4. . Struktura gospodarcza obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

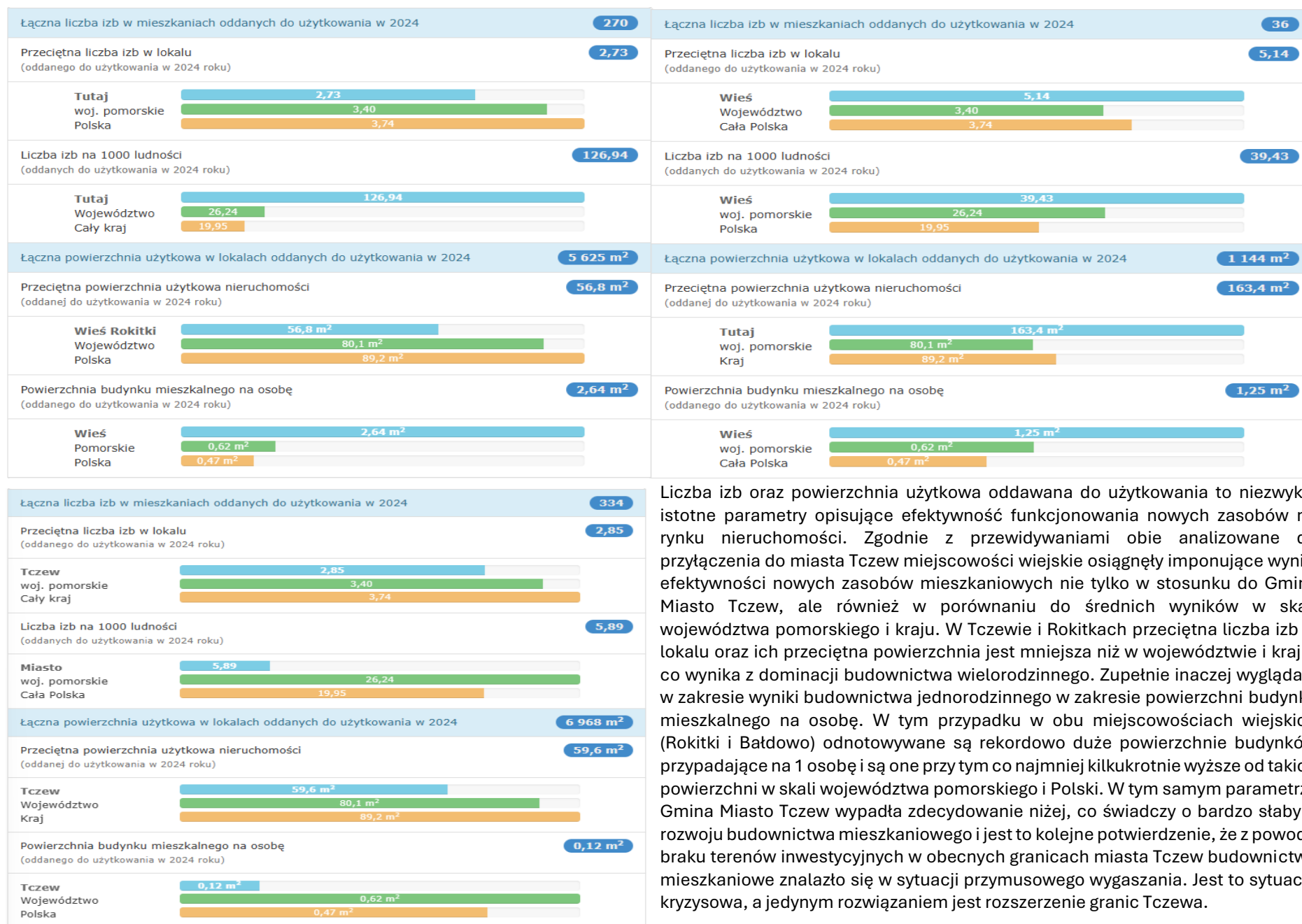


Ryc. 93. Porównanie rynku nieruchomości wsi Rokitki, wsi Bałdowo oraz miasta Tczew w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



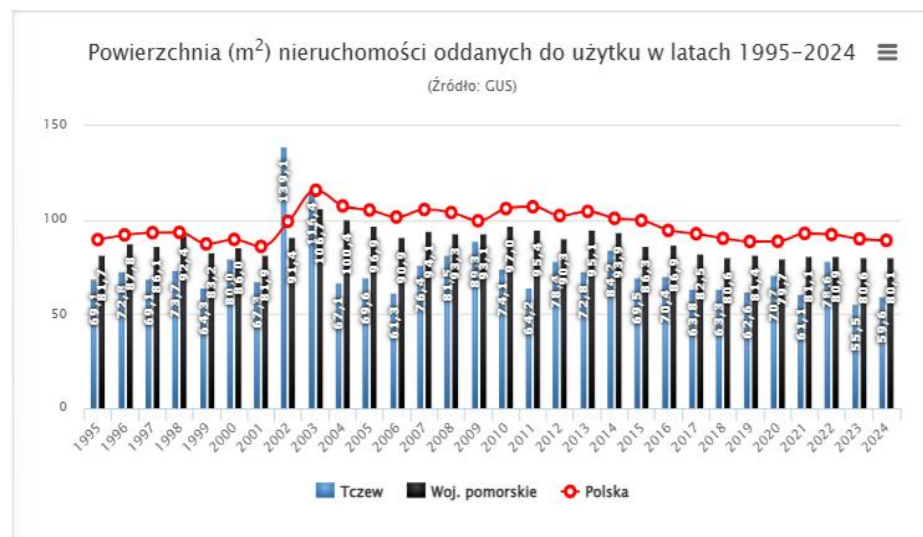
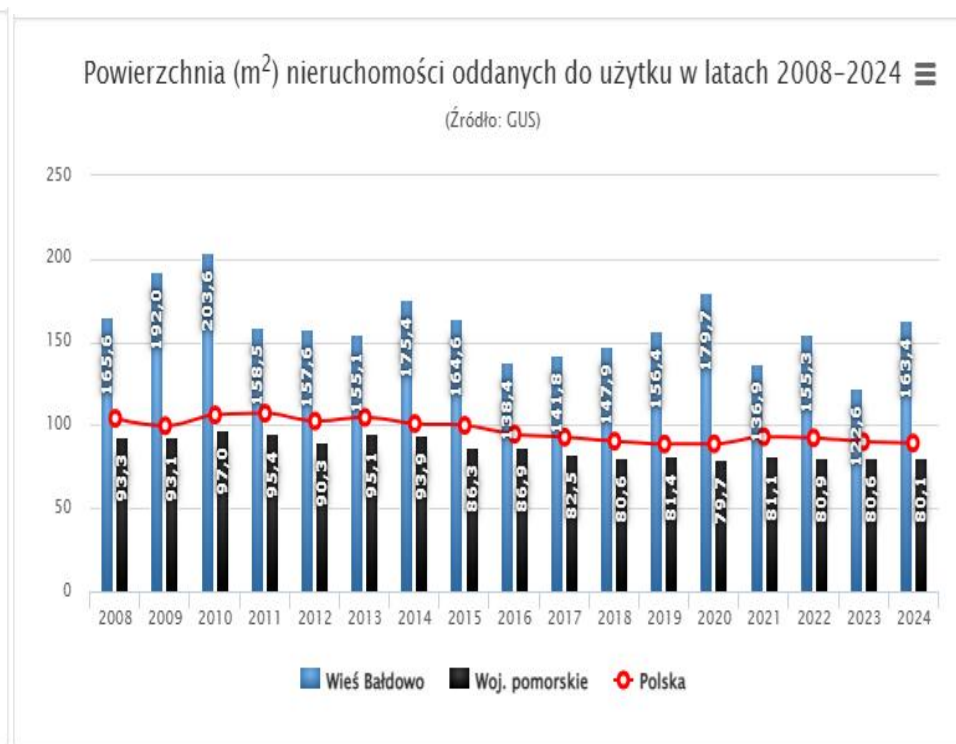
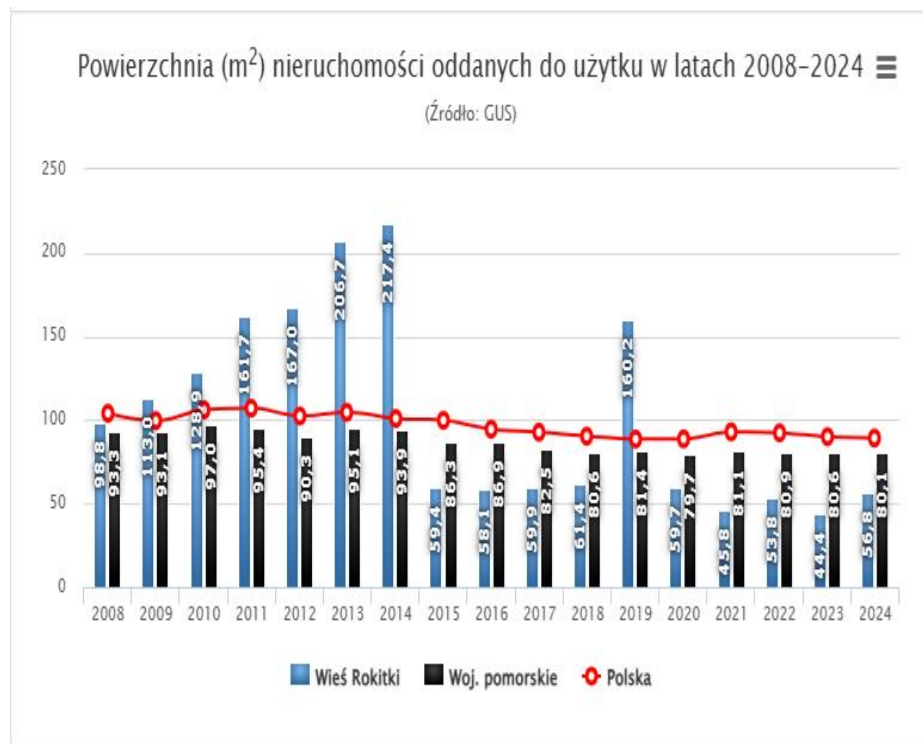
Próba porównania liczby i rodzajów nieruchomości oddawanych do użytkowania w Tczewie, Rokitkach i Bałdowie potwierdza ogromne dysproporcje między tymi miejscowościami. W Tczewie w ciągu ostatnich 30 lat oddawano przeciętnie po ok. 150-200 mieszkań rocznie. Większość mieszkań oddawanych do użytku w Tczewie to lokale przeznaczone na sprzedaż/wynajem. W ostatnich latach bardzo znacząco spadła liczba budowanych mieszkań komunalnych (z kilkudziesięciu do kilku rocznie). Ćwierć wieku temu zamarło budownictwo spółdzielcze, przy czym prawdopodobnie 1 blok oddano do użytku tylko w 2021 roku. **W Tczewie w porównaniu do Bałdowa a nawet Rokitek bardzo widoczne jest od kilku/kilkunastu lat systematyczne zmniejszanie się budownictwa indywidualnego – i jest to kolejne potwierdzenie nieomal całkowitego wyczerpania możliwości podaży nieruchomości przeznaczonych pod nowe budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne. Udział tego typu inwestycji w podaży nowych mieszkań był w porównaniu z ich liczbą kilkanaście lat temu zmniejszył się kilkukrotnie. Podobna sytuacja ma miejsce w Rokitkach, gdzie od kilku lat dominują właściwie wyłącznie duże inwestycje deweloperskie. Po zamknięciu 144 ha tczewskiego poligonu tylko przyłączenie nowych obszarów tj. CZARLIN, ŚLIWINY, BAŁDOWO z KNYBAWĄ pozwoli na rozwój budownictwa jednorodzinnego na obszarze Gminy Miejskiej Tczew.**

Ryc. 94. Porównanie liczby nieruchomości oddanych do użytkowania we wsi Rokitki, wsi Bałdowo oraz w Tczewie w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



Liczba izb oraz powierzchnia użytkowa oddawana do użytkowania to niezwykle istotne parametry opisujące efektywność funkcjonowania nowych zasobów na rynku nieruchomości. Zgodnie z przewidywaniami obie analizowane do przyłączenia do miasta Tczew miejscowości wiejskie osiągnęły imponujące wyniki efektywności nowych zasobów mieszkaniowych nie tylko w stosunku do Gminy Miasto Tczew, ale również w porównaniu do średnich wyników w skali województwa pomorskiego i kraju. W Tczewie i Rokitkach przeciętna liczba izb w lokalu oraz ich przeciętna powierzchnia jest mniejsza niż w województwie i kraju, co wynika z dominacji budownictwa wielorodzinnego. Zupełnie inaczej wyglądają w zakresie wyniki budownictwa jednorodzinnego w zakresie powierzchni budynku mieszkalnego na osobę. W tym przypadku w obu miejscowościach wiejskich (Rokitki i Bałdowo) odnotowywane są rekordowo duże powierzchnie budynków przypadające na 1 osobę i są one przy tym co najmniej kilkukrotnie wyższe od takich powierzchni w skali województwa pomorskiego i Polski. W tym samym parametrze Gmina Miasto Tczew wypadła zdecydowanie niżej, co świadczy o bardzo słabym rozwoju budownictwa mieszkaniowego i jest to kolejne potwierdzenie, że z powodu braku terenów inwestycyjnych w obecnych granicach miasta Tczew budownictwo mieszkaniowe znalazło się w sytuacji przymusowego wygaszania. Jest to sytuacja kryzysowa, a jedynym rozwiązaniem jest rozszerzenie granic Tczewa.

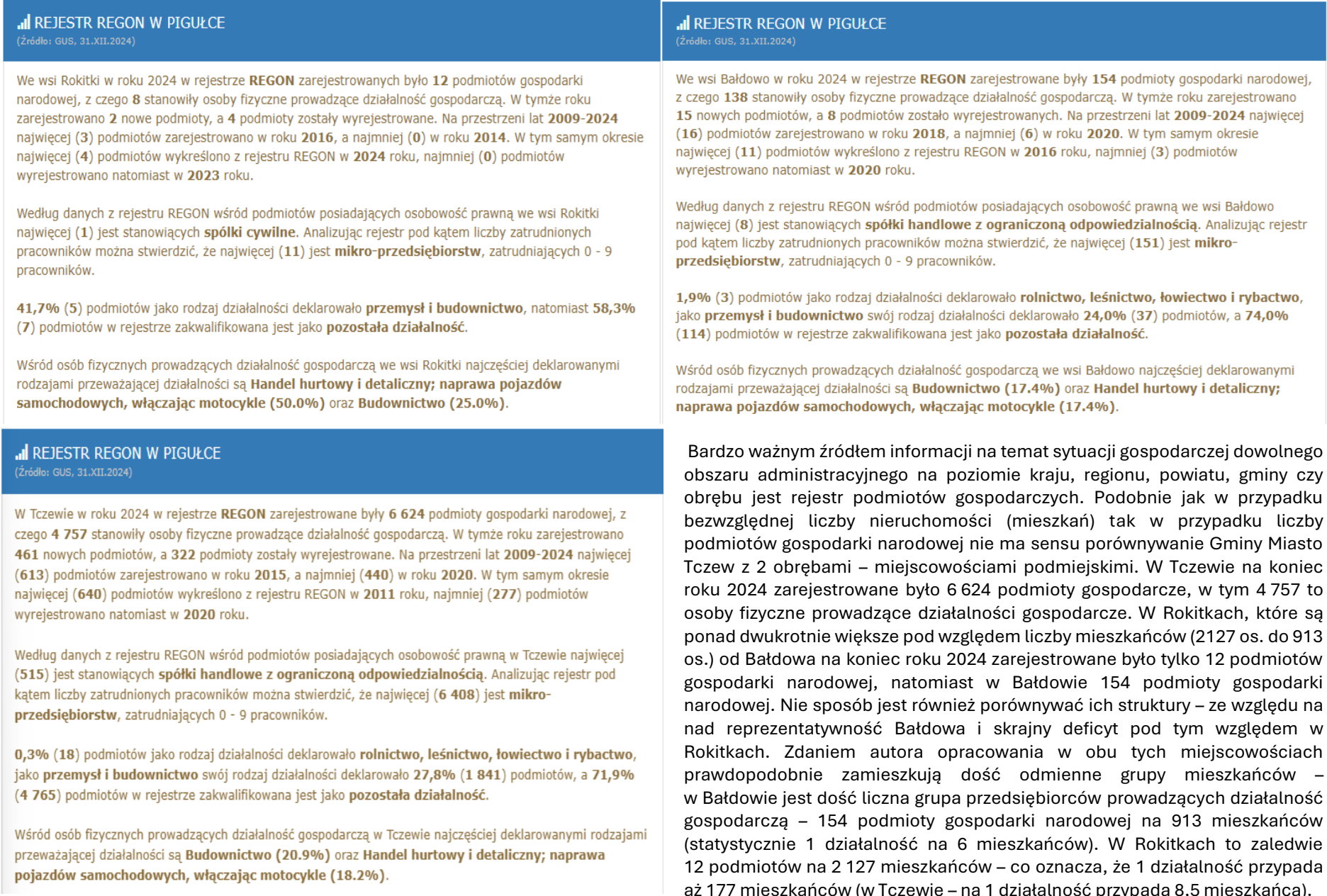
Ryc. 95. Porównanie liczby izb oraz powierzchni użytkowej oddanych do użytkowania w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



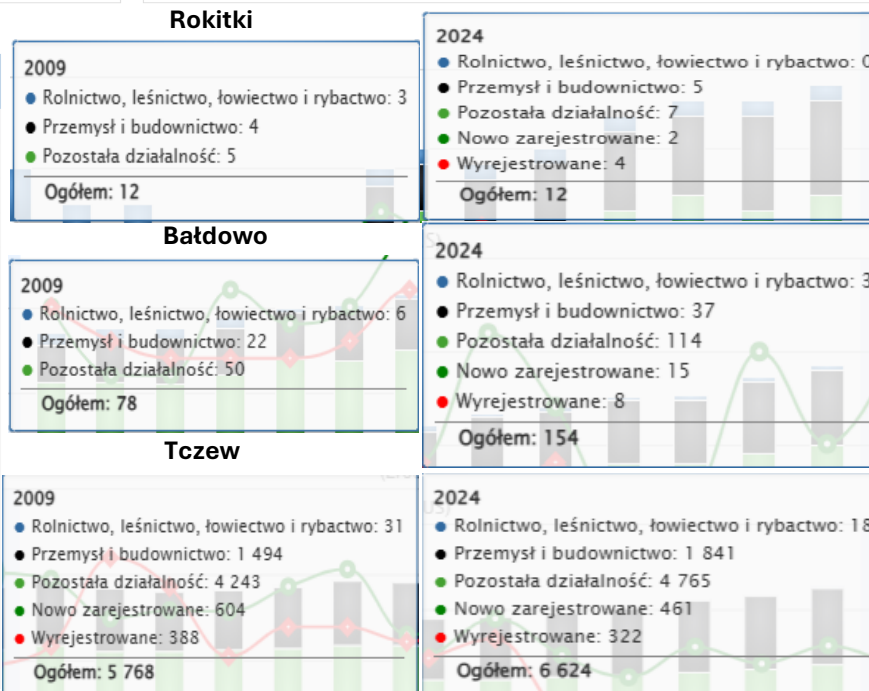
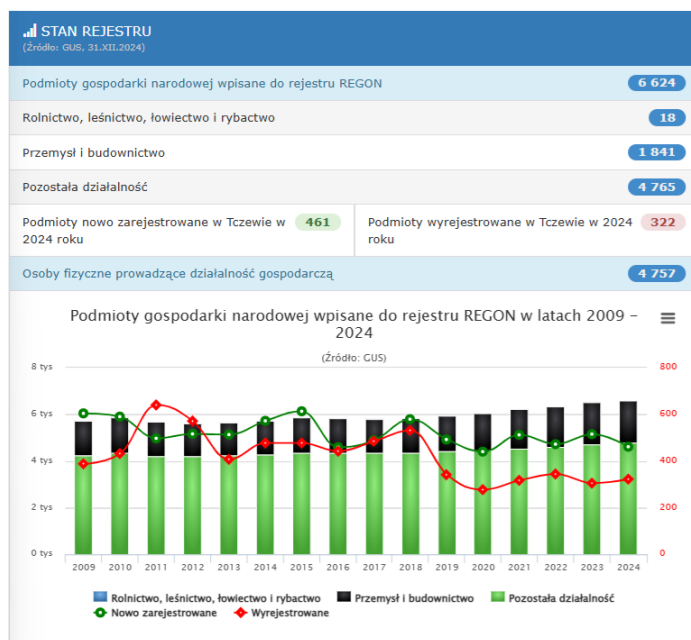
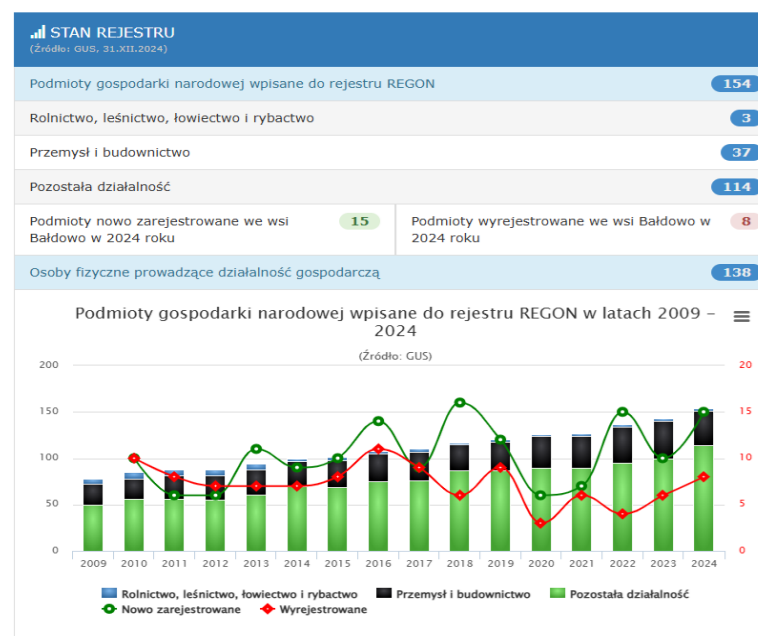
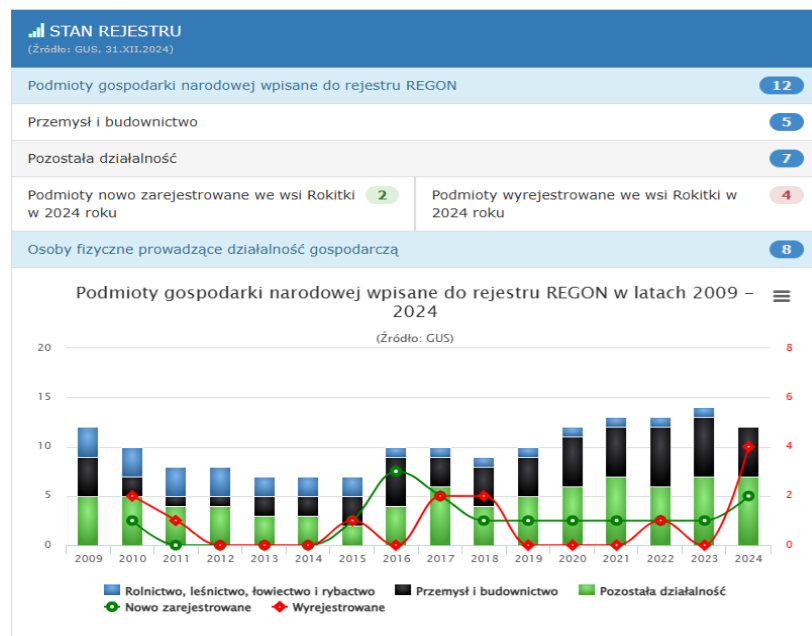
Przeciętna corocznie publikowana powierzchnia (m²) nieruchomości oddawanych do użytku pozwala prześledzić jak na osi czasu zmieniają się możliwości inwestorów. W przypadku wsi Rokitki obserwujemy, ogromne zmiany powierzchni oddanych do użytkowania nieruchomości. Najwyższe wartości odnotowywane są w budownictwie jednorodinnym (podobnie jak co roku w Bałdowie), a po aktywizacji budownictwa wielorodzinnego doszło do gwałtownego wieloletniego spadku tej powierzchni zwłaszcza w Rokitkach. Bardzo interesujący jest w tym zakresie wykres dla Gminy Miasto Tczew – gdzie wiele lat temu odnotowywano duże liczby oddawanych do użytku nieruchomości mieszkalnych jednorodzinnych. W kolejnych latach w miarę wyczerpywania się zasobów terenowych, średnia powierzchnia oddawanych nieruchomości (w m²) zaczęła się systematycznie obniżać. Zdecydowała o tym coraz większa dominacja budownictwa wielorodzinnego i szeregowego w porównaniu do zanikającego przez brak terenów budownictwa jednorodzinne. Jest to kolejny argument za rozszerzeniem granic administracyjnych miasta Tczew w celu poprawy warunków życia jego ludności.

Ryc. 96. Porównanie powierzchni (m²) nieruchomości oddanych do użytkowania w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>

3.4. Struktura gospodarcza obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo



Ryc. 97. Porównanie rejestru Regon w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



Bardzo ważnym miernikiem skali rozwoju gospodarki jest liczba oraz struktura podmiotów gospodarczych.

W przypadku Rokitek dla lat 2009-2024 obserwowana jest bardzo niestabilna ilość podmiotów gospodarczych. Wynika to z ich relatywnie małej liczby, wahającej się w przedziale od 7 do 14. Stąd każda zmiana bardzo zmienia kształt wykresu. W Rokitkach nastąpił wzrost pozostałej działalności i budownictwa, a brak jest podmiotów sektorów rolnych, leśniczych, łowickich i rybactwa. W Bałdowie dwukrotnie spadła liczba podmiotów z zakresu rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa. Wzrosła liczba podmiotów przemysłowych i budowlanych a zwłaszcza pozostałej działalności. W Tczewie obok zaniku podmiotów rolnych, leśniczych, łowickich i rybactwa, nastąpił silny wzrost roli przemysłu i budownictwa oraz pozostałych działalności.

Ryc. 98. Porównanie stanu rejestru regon i podmiotów gospodarki w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>

PODMIOTY WEDŁUG KLAS WIELKOŚCI

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Rozkład podmiotów gospodarki narodowej według klas wielkości

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Mikro-przedsiębiorstwa (0-9 zatrudnionych)	11	11
Małe przedsiębiorstwa (10-49 zatrudnionych)	1	1
Mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa (<250 zatrudnionych)	12	12

PODMIOTY WEDŁUG KLAS WIELKOŚCI

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Rozkład podmiotów gospodarki narodowej według klas wielkości

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Mikro-przedsiębiorstwa (0-9 zatrudnionych)	6 408	6 408
Małe przedsiębiorstwa (10-49 zatrudnionych)	167	1
Średnie przedsiębiorstwa (50-249 zatrudnionych)	42	1
Duże przedsiębiorstwa (250-999 zatrudnionych)	6	1
Duże przedsiębiorstwa (1000 i więcej zatrudnionych)	1	1
Mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa (<250 zatrudnionych)	6 617	6 617

PODMIOTY WEDŁUG KLAS WIELKOŚCI

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Rozkład podmiotów gospodarki narodowej według klas wielkości

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Mikro-przedsiębiorstwa (0-9 zatrudnionych)	151	151
Małe przedsiębiorstwa (10-49 zatrudnionych)	3	1
Mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa (<250 zatrudnionych)	154	154

W Tczewie podobnie jak w Rokitkach i Bałdowie dominują mikro-przedsiębiorstwa zatrudniające od 0 do 9 pracowników. W przypadku rozszerzenia granic Gminy Miasto Tczew do 6 408 mikro-przedsiębiorstw dołączyłoby 11 podmiotów tej wielkości z Rokitek i aż 151 mikro-przedsiębiorstw z Bałdowa. Jeśli rozszerzenie granic objęłoby tzw. ekspercką koncepcję zmiany granic, to prawdopodobnie do Tczewa dołączyłaby 1/3 – 1/4 podmiotów gospodarczych (ok. 40-50 firm). We wszystkich 3 miejscowościach są małe przedsiębiorstwa (10-49 zatrudnionych), a zatem do tego typu 167 podmiotów z Tczewa dołączyłoby 3 z Bałdowa i 1 z Rokitek. Tzw. rozszerzenie eksperckie – obejmujące północne BAŁDOWO z KNYBAWĄ dotyczyło by prawdopodobnie 1-2 małych przedsiębiorstw z tej miejscowości. W obu planowanych do dołączenia obszarach nie ma zarejestrowanych żadnych firm średnich (50-249 zatrudnionych), dużych (250-999 zatrudnionych) oraz b. dużych (ponad 1000 zatrudnionych). W Gminie Wiejskiej Tczew pod koniec 2024 roku działało 2 046 mikroprzedsiębiorstw (0-9 zatrudnionych), 33 małe przedsiębiorstwa (10-49 zatrudnionych), 9 średnich przedsiębiorstw (50-249 zatrudnionych), 1 duże przedsiębiorstwo (250-999 zatrudnionych i 1 b. duże (1000 i więcej zatrudnionych). Zatem odłączenie 162 na 2046 mikroprzedsiębiorstw (8%) oraz 4 na 33 małych przedsiębiorstw (12%) przy całkowitym zachowaniu pozostałych większych przedsiębiorstw prawdopodobnie w niewielkim lub minimalnym stopniu pogorszyłoby sytuację gospodarczą Gminy Wiejskiej Tczew.

Ryc. 99. Porównanie podmiotów według klas wielkości w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>

PODMIOTY WEDŁUG FORM PRAWNYCH

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Podmioty gospodarki narodowej posiadające osobowość prawną wpisane do rejestru REGON według formy prawnej

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Spółdzielnie ogółem	1	1
Spółki handlowe ogółem	1	1
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością	1	1
Spółki cywilne ogółem	1	1

PODMIOTY WEDŁUG FORM PRAWNYCH

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Podmioty gospodarki narodowej posiadające osobowość prawną wpisane do rejestru REGON według formy prawnej

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Spółdzielnie ogółem	19	19
Spółki handlowe ogółem	589	589
Spółki handlowe - z udziałem kapitału zagranicznego	43	43
Spółki handlowe - akcyjne	10	10
Spółki handlowe - akcyjne, z udziałem kapitału zagranicznego	2	2
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością	515	515
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością z udziałem kapitału	40	40
Spółki cywilne ogółem	373	373

PODMIOTY WEDŁUG FORM PRAWNYCH

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Podmioty gospodarki narodowej posiadające osobowość prawną wpisane do rejestru REGON według formy prawnej

W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Spółki handlowe ogółem	8	8
Spółki handlowe - z udziałem kapitału zagranicznego	1	1
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością	8	8
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością z udziałem kapitału	1	1
Spółki cywilne ogółem	4	4

PODMIOTY WEDŁUG FORM PRAWNYCH

(Źródło: GUS, 31.XII.2024)

Podmioty gospodarki narodowej posiadające osobowość prawną wpisane do rejestru REGON według formy prawnej

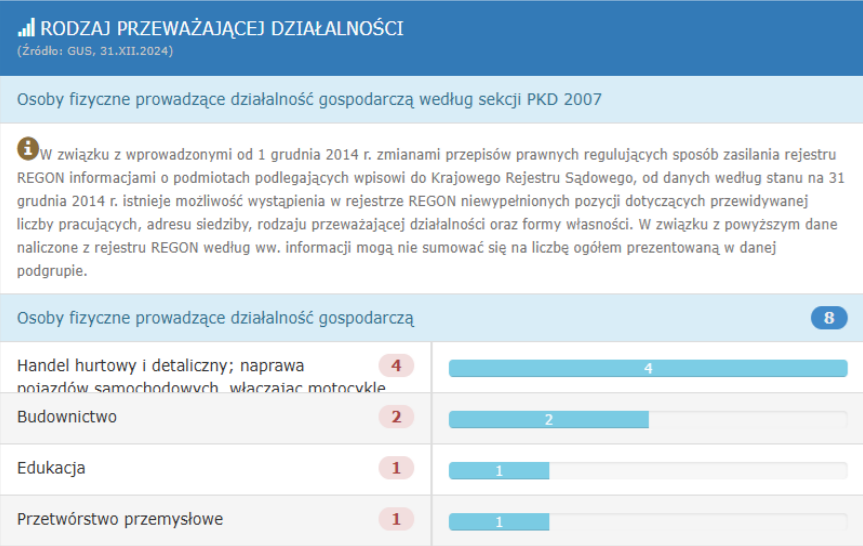
W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajowego Rejestru Sądowego, od danych według stanu na 31 grudnia 2014 r. istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby, rodzaju przeważającej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone z rejestru REGON według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem prezentowaną w danej podgrupie.

Spółdzielnie ogółem	4	4
Spółki handlowe ogółem	121	121
Spółki handlowe - z udziałem kapitału zagranicznego	16	16
Spółki handlowe - akcyjne	1	1
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością	109	109
Spółki handlowe - z ograniczoną odpowiedzialnością z udziałem kapitału	16	16
Spółki cywilne ogółem	63	63

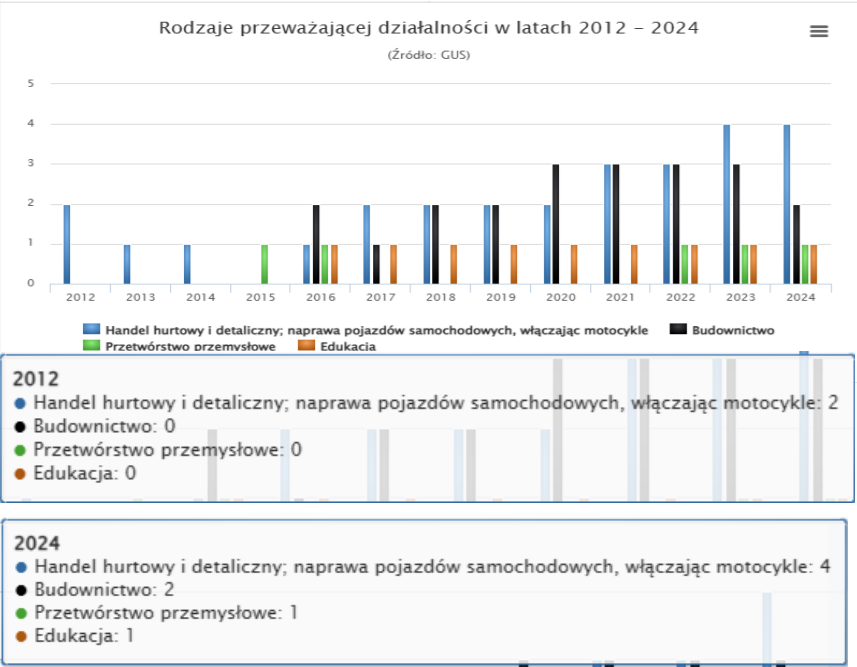
Klasyfikacja rodzajów form prawnych jest istotnym miernikiem znaczenia w gospodarce. Na szczególną uwagę zasługują spółki handlowe z o.o. oraz spółki z udziałem kapitału zagranicznego. W tym przypadku bardzo ważny jest prognozowany ubytek podmiotów jako spółek handlowych ogółem w Gminie Wiejskiej Tczew po wyłączeniu z niej obszarów Rokitki i Bałdowo. Na 121 spółek handlowych ogółem ubyłyby tylko 8 (6,6%), w tym spośród spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego z 16 ubyłyby tylko 1 (6,25 %), a spośród spółek z o.o. z udziałem kapitału zagranicznego spośród 16 ubyłyby również 1 (6,25%). Zmiany granic Gminy Miasto Tczew nie miałyby dużego znaczenia dla samego miasta, gdyż tam funkcjonuje aż 589 spółek handlowych ogółem, w tym 43 spółki z kapitałem zagranicznym, 515 spółek z o.o., 10 akcyjnych i 373 cywilne ogółem.

Ryc. 100. Porównanie podmiotów według form prawnych w Rokitkach, Bałdowie i Gminie Miasto Tczew i Gminie Wiejskiej Tczew w 2024r.

Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



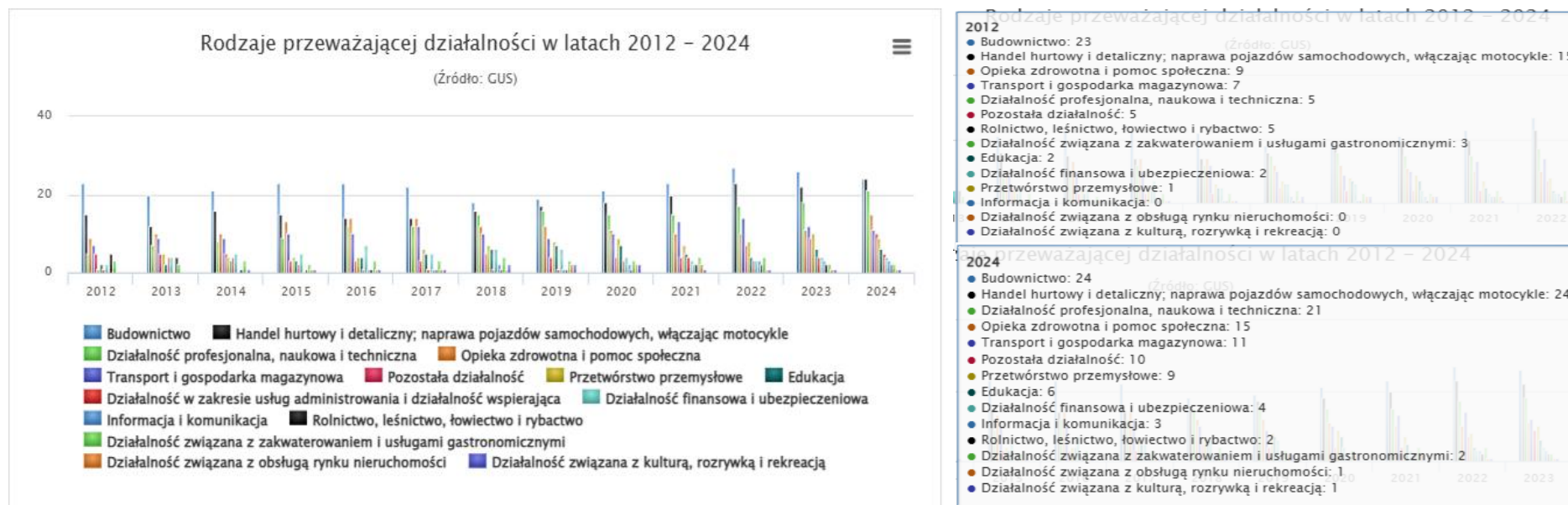
Ryc. 101. Osoby fizyczne prowadzące działalność w Rokitkach w 2024r.



Ryc.102. Rodzaj przeważającej działalności w Rokitkach w latach 2012-2024.
Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>



Ryc.103. Osoby fizyczne prowadzące działalność w Bałdowie w 2024 r.
Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>

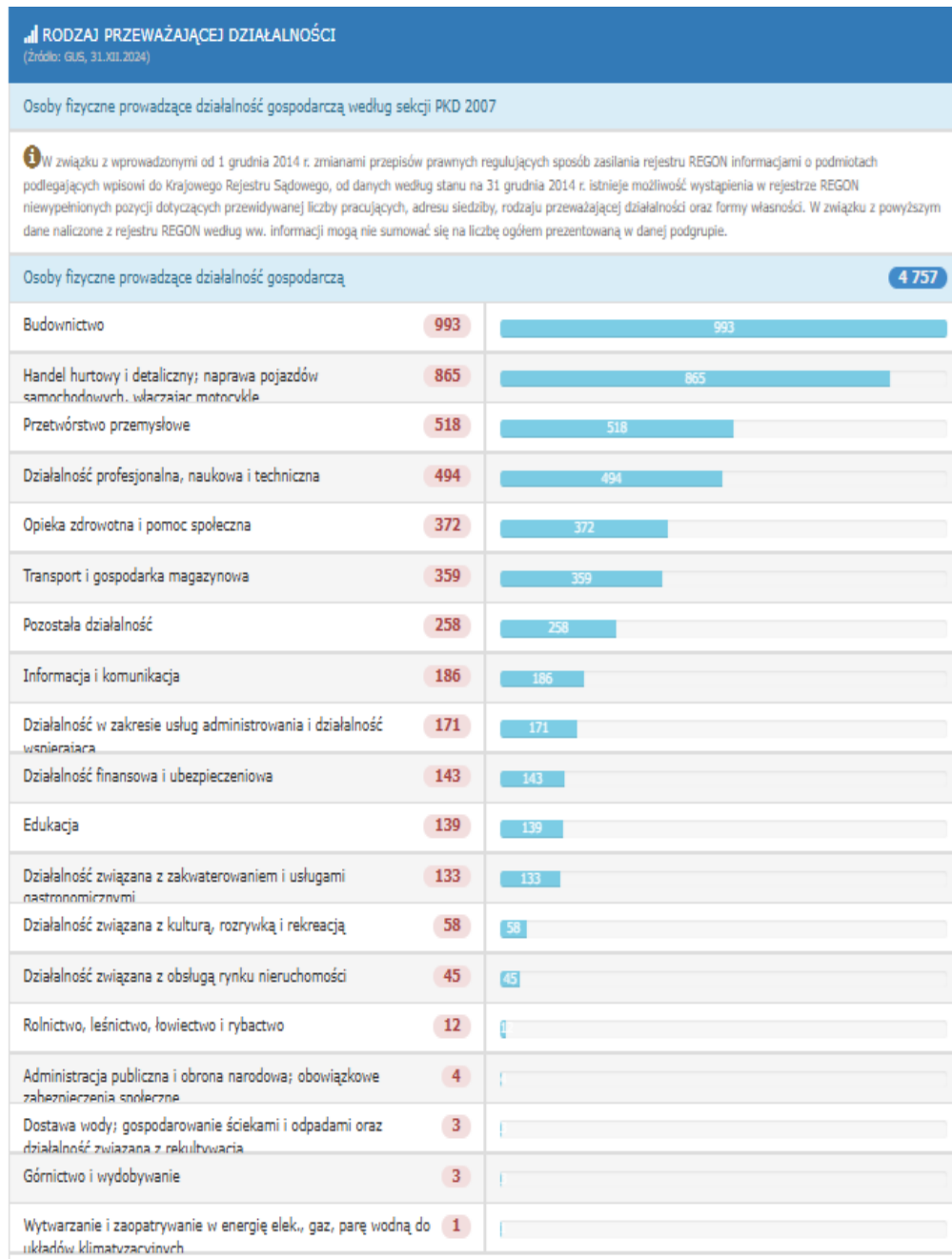


Ryc.104. Rodzaj przeważającej działalności w Bałdowie w latach 2012-2020. Źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/>

W Rokitkach obserwujemy przyrost liczby podmiotów działających w handlu hurtowym i detalicznym i naprawie pojazdów a liczba podmiotów się podwoiła (2/4). W ostatnich latach nastąpił bardzo znaczący wzrost liczby podmiotów działających w budownictwie, ze spadkiem ich ilości o 1 (w 2012 -0, 2024 – 2. Działa tu 1 podmiot z zakresu oświaty i 1 podmiot przemysłowy. W przypadku Rokitek trudno jest wytłumaczyć tak niski poziom przedsiębiorczości, a wyjaśnieniem może być może tendencja, że na obszarze Nowych Rokitek do budowanych mieszkań w blokach wielorodzinnych wprowadzały się rodziny pracowników najemnych zatrudnionych w Gminie Miasto Tczew a nie osoby prowadzące np. jednoosobowe działalności gospodarcze jak w przypadku północnego BAŁDOWA czy KNYBAWY. W Rokitkach budownictwo jednorodzinne typu rezydencjonalnego ma charakter śladowy (pojedyncze inwestycje rocznie). Warto podkreślić, że na obszarze Rokitki również wyczerpują się rezerwy terenowe a inwestycje obejmują właściwie wyłącznie budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne lub kilkunastu szeregowe.

Bałdowo ze względu na znacznie większą liczbę zarejestrowanych podmiotów gospodarczych ma bardziej zróżnicowaną strukturę działalności. Wiodącą rolę od lat pełnią tam firmy budowlane, a ich liczba w latach 2012-2024 wzrosła ogółem z 23 na 24. Duże wzrosty odnotowano również w handlu i naprawie pojazdów samochodowych, gdzie nastąpił wzrost z 15 na 24. Bardzo znacząco wzrosła liczba podmiotów opieki zdrowotnej i pomocy społecznej (z 9 na 15). Znaczący wzrost dotyczy także transportu i gospodarki magazynowej (z 7 na 11). Największy wzrost dotyczy działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej, gdzie liczba podmiotów wzrosła z 5 do 21 co oznacza 4-krotny wzrost. Bardzo duży wzrost dotyczył również przetwórstwa przemysłowego z 1 do 9. Znaczący wzrost dotyczy też edukacji (2 na 6). Zdaniem autora w przypadku włączenia północnej części BAŁDOWA największy wzrost może dotyczyć prawdopodobnie działalności profesjonalnej, naukowej i technicznej, opieki zdrowotnej i pomocy społecznej oraz edukacji i np. ubezpieczeń. Wynika to ze znacznego wzrostu w tych latach zabudowy jednorodzinnej, rezydencjonalnej i szeregowej w północnym BAŁDOWIE oraz KNYBAWIE. Można zakładać, że w przypadku zmiany granic Gminy Miasto Tczew nowo włączone obszary stałyby się miejscem ekspansji osadniczej o charakterze w szczególności rezydencjonalnym i szeregowym jednorodzinny.

W Tczewie wzrosty lat 2012-2024 dotyczyły: budownictwa (z 648 na 993), działalność naukową, profesjonalną i techniczną (z 359 na 494), pozostała działalność (z 174 na 258), informacja i komunikacja (z 124 na 186) oraz administracyjna i wspierająca (ze 107 na 171). Są to sektory o dużym potencjale osadniczym i inwestycyjnym.

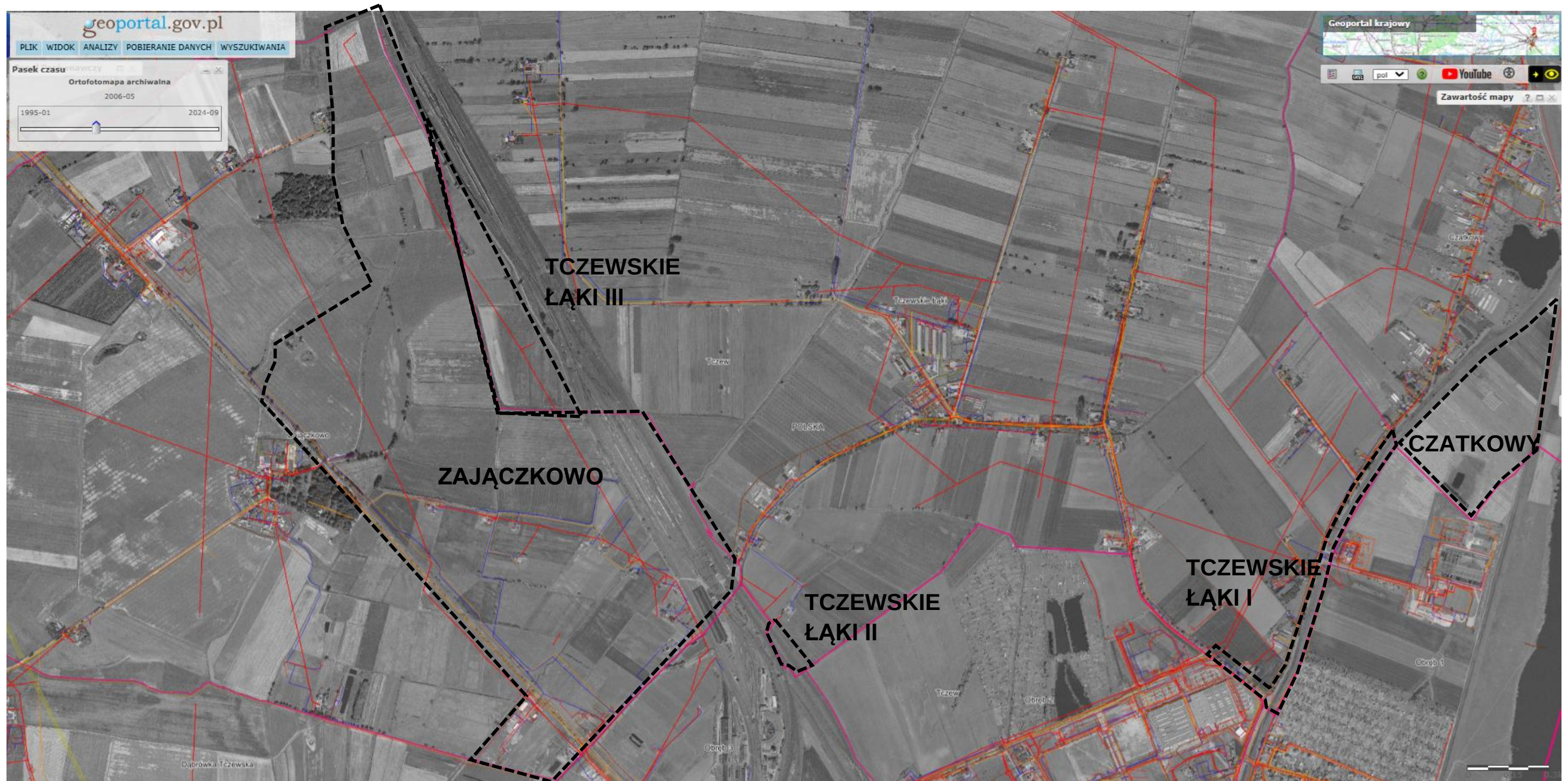


Ryc.105. Rodzaj przeważającej działalności w Tczewie w latach 2012-2020.



Ryc. 106. Rodzaj przeważającej działalności w Batdowie w latach 2012-2020.

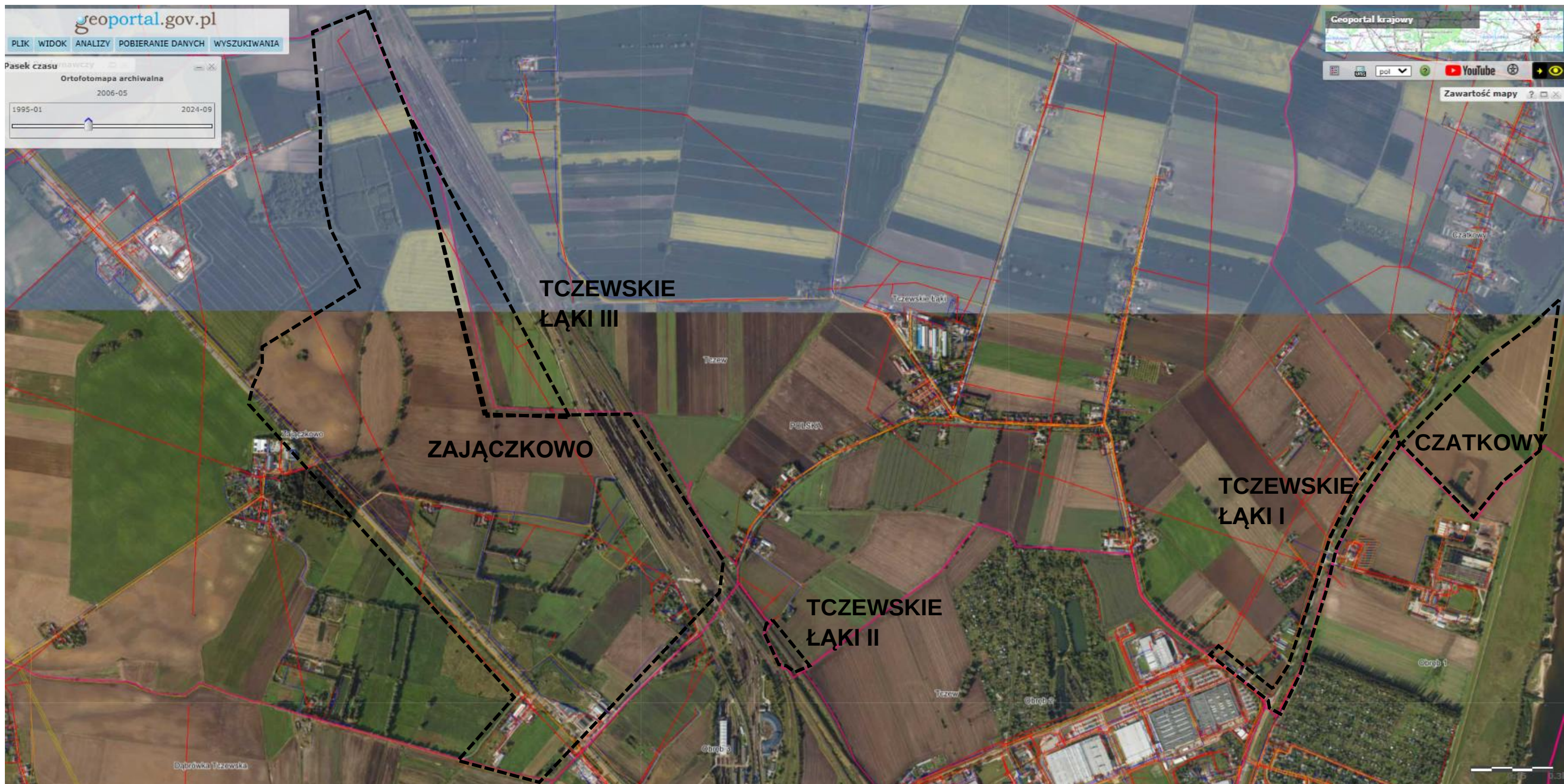
4. Analiza stopnia powiązań obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Baldowo z miastem Tczew
4.1. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Baldowo



Ryc.107. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajączkowo w 2005 roku. Źródło: geoportal.gov.pl.

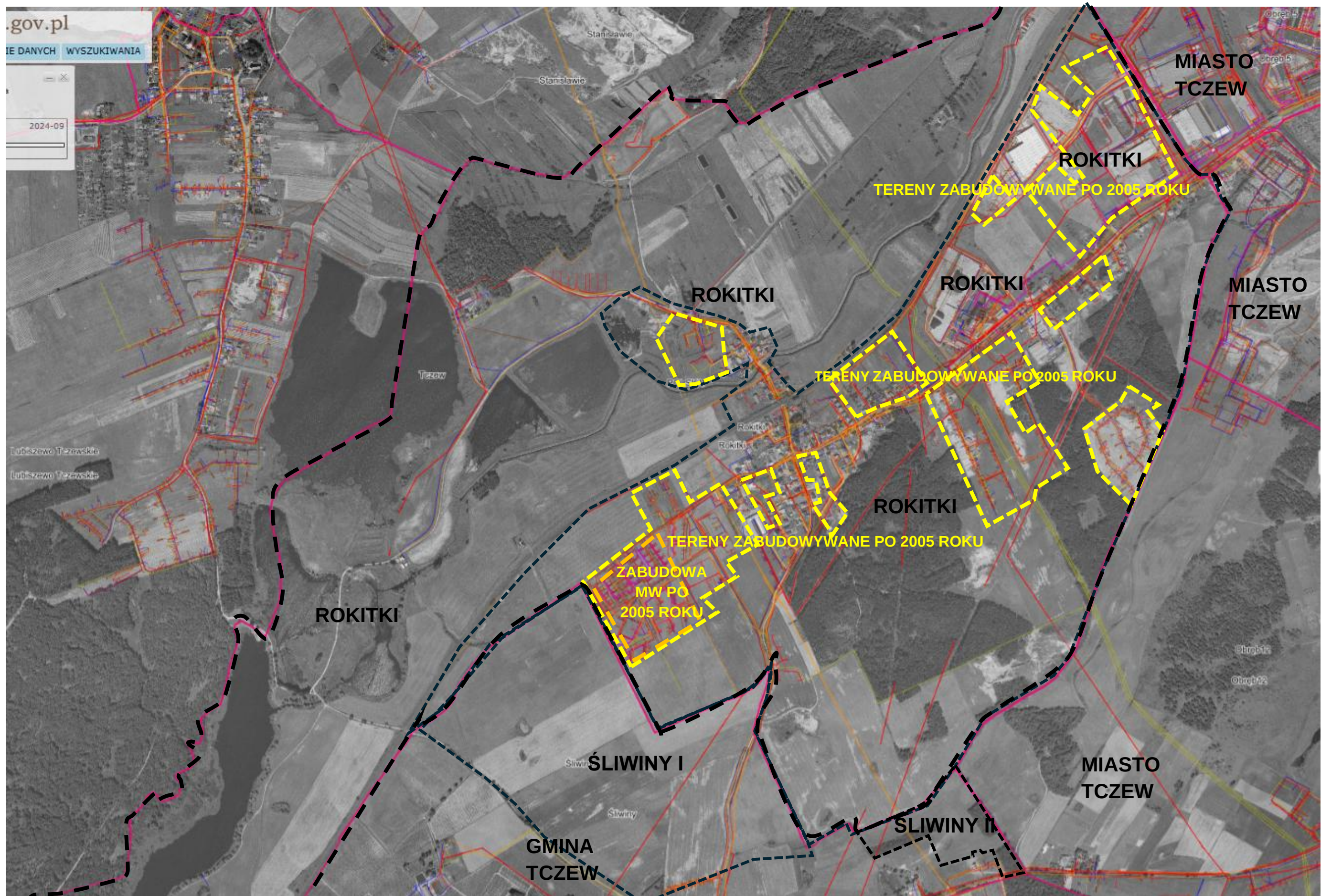
W ramach oceny bilansu osadniczo-urbanistycznego północnej części proponowanego rozszerzenia granic Tczewa bardzo czytelnie widoczny jest obszar Czatkowy przeznaczony pod rozbudowę oczyszczalni ścieków. Po „sąsiedztwu” widoczny jest również podobszar Tczewskie Łąki I zlokalizowany pod ul. Czatkowską i Malinowską. Na szczególną uwagę zasługuje rozległy podobszar Zajączkowo oraz Tczewskie Łąki III. W środkowej części obszaru Zajączkowo dobrze widoczne są pojedyncze (9) gospodarstwa rolne jako typowa rozproszona zabudowa wiejska otoczona użytkami rolnymi. W południowo wschodniej części obszaru Zajączkowo widoczne są znaczące elementy zabudowy przemysłowo-magazynowej w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania Alei Solidarności (DK91) oraz ul. Motławskiej i ul. Malinowskiej. Warto podkreślić, że każdy z tych obszarów i podobszarów nie zmienił właściwie swoich funkcji do dziś. Jakość zdjęcia satelitarnego sprzed 20 lat nie pozwala na precyzyjne określenie kierunków wykorzystania ziemi, ale można zakładać, że były to podobnie jak dziś pola uprawne, łąki i pastwiska. Największa różnica dotyczy pasów zieleni wysokiej jakie po 20 latach można dostrzec w centralnej części obszaru Zajączkowo.

W przypadku podobszarów Tczewskie Łąki I oraz Czatkowy zmiany dotyczą właściwie tylko zieleni wzdłuż ul. Czatkowskiej. Pomimo lokalizacji i budowy dużych obiektów przemysłowo-magazynowych ulica Malinowska nie była rozbudowana. Część dróg lokalnych i dojazdowych do nieruchomości miało jeszcze wówczas charakter tymczasowy, częściowo utwardzony. Układ pól w północno-zachodniej części obszaru Zajączkowo uległ znaczącym zmianom w porównaniu ze stanem dzisiejszym. Generalnie obszary po północnej stronie Tczewa 20 lat temu cechowało bardzo słabe zaawansowanie procesów urbanizacji a ok. 97% terenów miało charakter rolniczy i półnaturalny (poza podobszarem Tczewskie Łąki I gdzie dużą jego część była zagospodarowana jako ciąg komunikacyjny. Na obszarze Zajączkowo w ramach stacji kolejowej towarowej widoczna jest jeszcze bardzo duża dawna hala magazynowa.



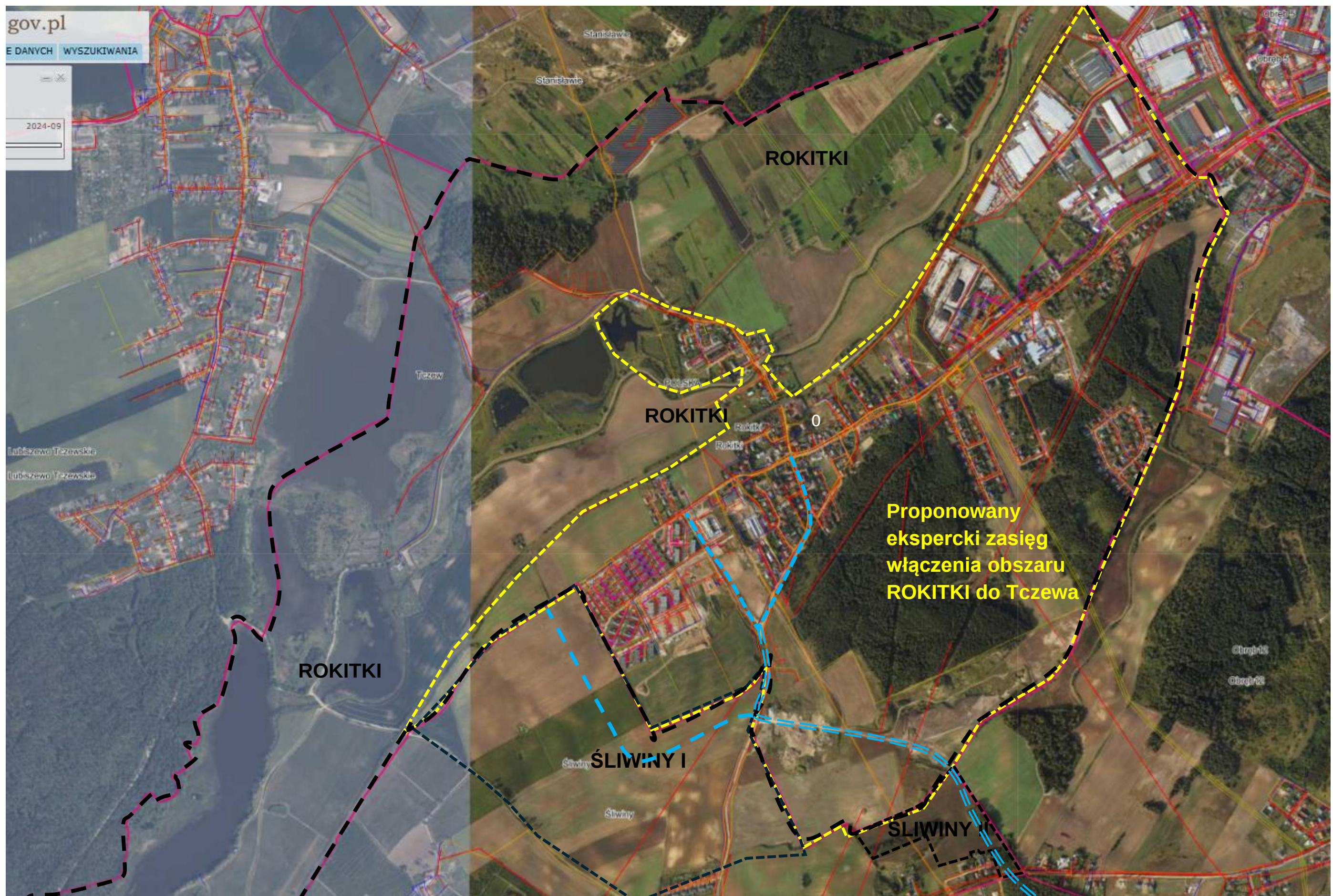
Ryc.108. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajączkowo w 2025 roku. Źródło: geoportal.gov.pl.

Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego po północnej stronie Gminy Miasto Tczew po upływie kolejnych 20 lat w 2025 roku nie uległ wielkiej zmianie. Wysoka jakość zdjęć satelitarnych dostępnych publicznie wykonanych w kolorze umożliwia dość dokładne określenie stopnia zaawansowania procesów urbanizacyjnych. Porównanie zagospodarowania z 2005 z 2025 roku północnej części proponowanych do włączenia obszarów i podobszarów można zauważyć punktowe i liniowe zmiany. Obszar Czatkowy zachował swój rolniczy charakter bez zmian zagospodarowania. W podobszarze Tczewskie Łąki I zwiększył się udział terenów zieleni za sprawą wzrostu rosnących na poboczach ulic drzew. Przekrój obu ulic właściwie bez zmian. W podobszarach Tczewskie Łąki II i III dalej widoczne jest użytkowanie rolnicze w formie pól uprawnych w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury kolejowej. Na szczególną uwagę zasługuje rozbudowa ciągu drogowego wzdłuż obu głównych bocznic stacji towarowej zrealizowanego w formie poczwórnego pasa ciężkich płyt drogowych prawdopodobnie dla potrzeb obsługi zaplecza stacji towarowej w zakresie dostępności dla ciężkich pojazdów. Brak jest zmian w zakresie rozmieszczenia i liczby budynków w gospodarstwach rolnych na obszarze Zajączkowo, co wynika z trwałego zachowania rezerwy terenowej pod rozbudowę infrastruktury kolejowej. Po upływie 20 lat można dostrzec wzmocnienie części dróg dojazdowych do nieruchomości zabudowanych poprzez utwardzenie nowej nawierzchni ciężkimi płytami drogowymi. Generalnie układ tych dróg dojazdowych może w przyszłości ułatwić zagospodarowanie tego obszaru pod kątem budowy obiektu pn. „Suchy port (ICY) – Zajączkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A.”. Zgodnie z zapisami planistycznymi na badanym obszarze postępuje rozbudowa funkcji magazynowo-produkcyjnych nie kolidujących w przyszłości z nową projektowaną strategiczną infrastrukturą kolejową. Należy podkreślić bardzo korzystne sąsiedztwo drogi krajowej DK91, przy czym konieczne może być wzmocnienie jej połączenia od miejscowości Miłobądz w kierunku autostrady A1 – w tym przypadku do wiaduktu nad ul. Długą obok miejscowości Malenin. W sąsiedztwie tego wiaduktu konieczne może być wykonanie zjazdu i wjazdu na autostradę A1 (ponad 3 km na północ od węzła Stanisławie (zgodnie z parametrami GDDKIA). Bardzo korzystną cechą proponowanego do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew obszaru Zajączkowo jest jego nieomal całkowicie równinny charakter, co sprzyja budowie infrastruktury kolejowej. Zgodnie z opisami w innych częściach opracowania konieczne jest tu częściowe podniesienie i wzmocnienie terenu pod funkcje ciężkiego transportu zabezpieczając go przez podmakiem czy zalewaniem podczas cofki wywołanej wezbraniem rzeki Wisły oraz jej dopływów – w tym z rzeki Motławy.



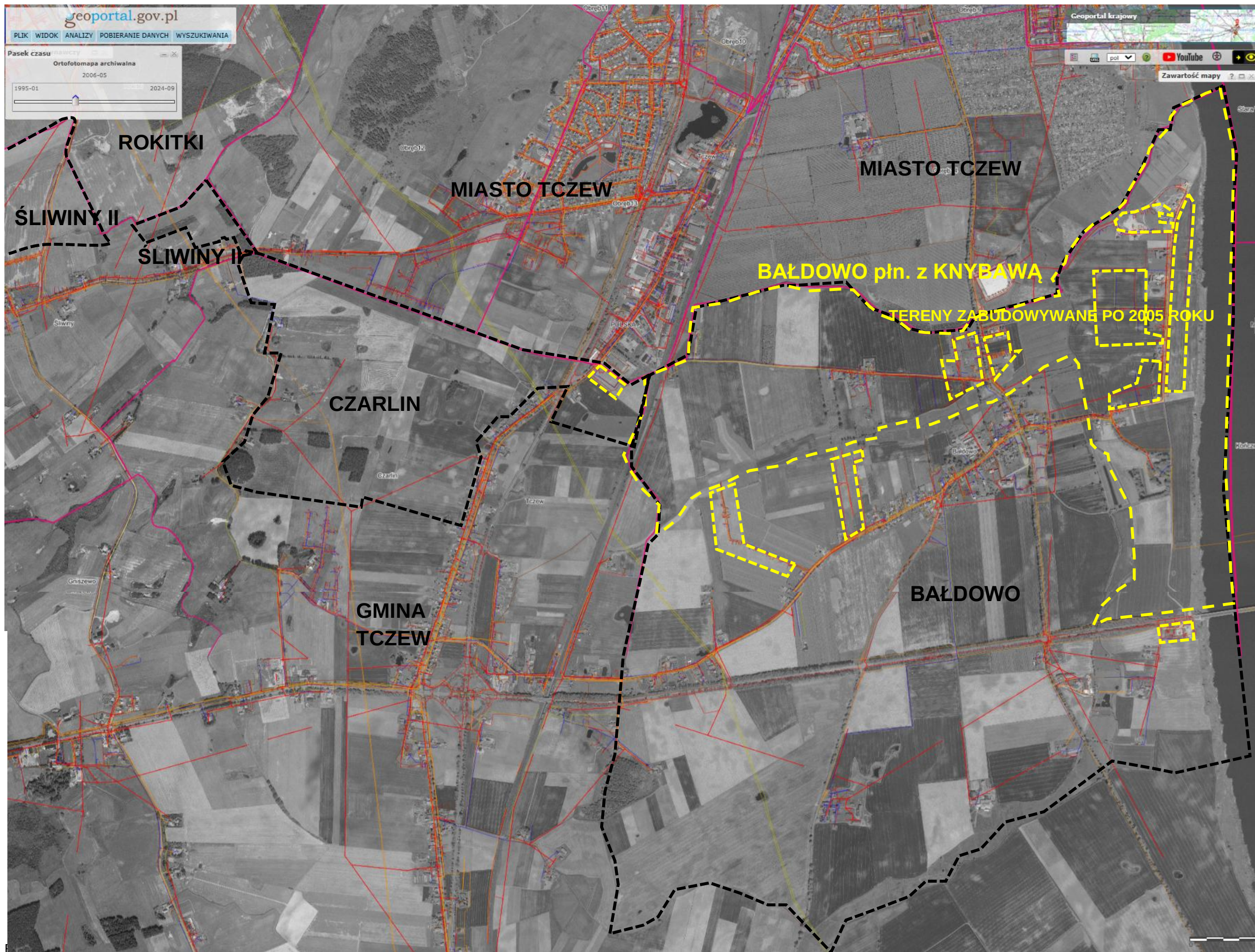
Ryc.109. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Rokitki, Śliwiny I i II, w 2005 roku. Źródło: geoportal.gov.pl.

Proponowany do włączenia obszar Rokitki w 2005 roku cechował się niewielką skalą zabudowy. W 2005 roku rozpoczynała się zabudowa Polany Leśnej, nie było zabudowy przy ul. Cyprysowej, Kwiatowej, a osiedle Nowe Rokitki jeszcze nie istniało. Na zdjęciu widoczny jest również brak zabudowy na ul. Makowej, Jagodowej, Świerkowej, Nowej i całej nowej zabudowy szeregowej i rezydencjonalnej na ul. Kasztanowej za linią kolejową i Kanałem Młyńskim. Zabudowa przemysłowa również nie istniała.



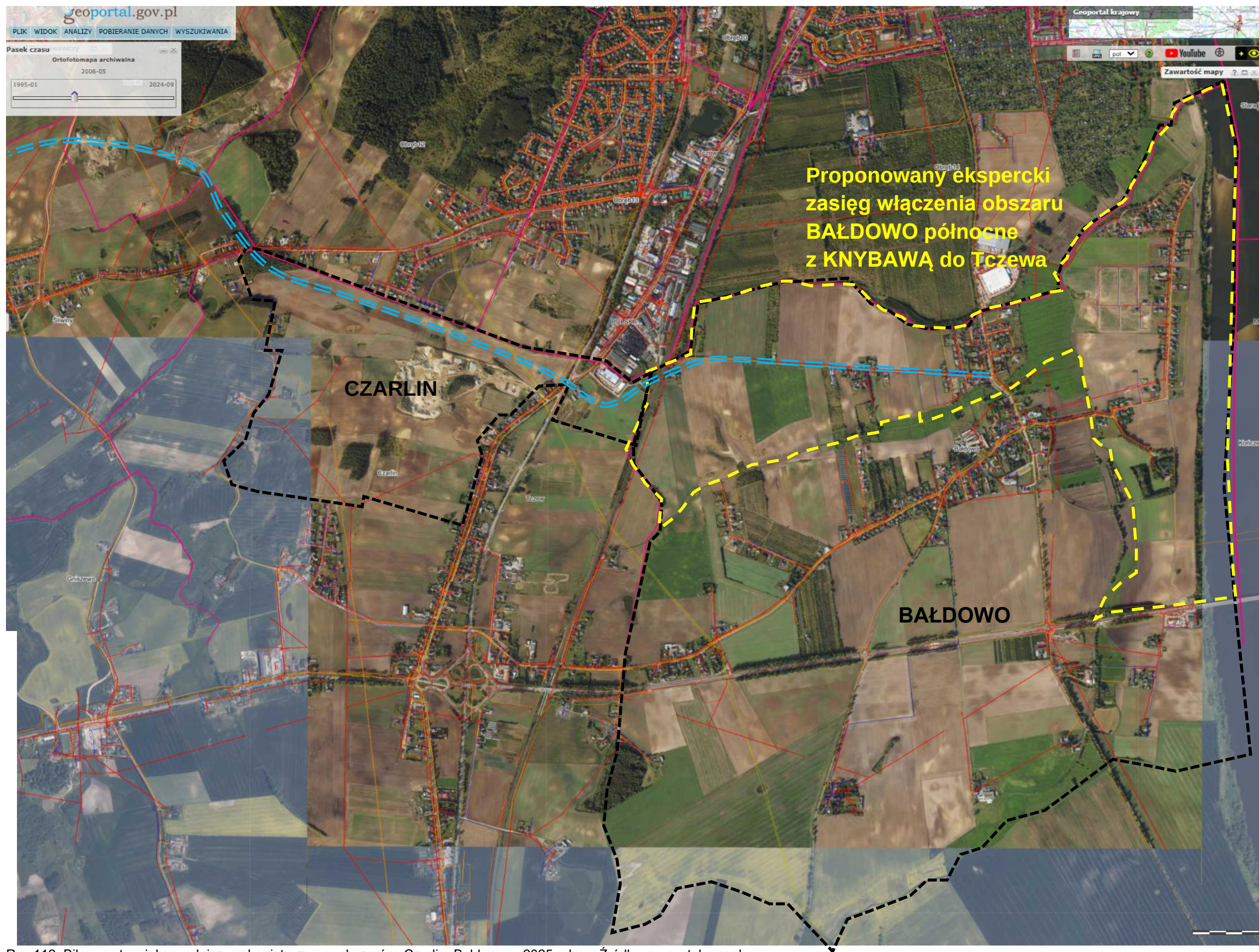
Ryc.110. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Rokitki, Śliwiny I i II, w 2025 roku. Źródło: geoportal.gov.pl.

Proponowany do włączenia obszar ROKITKI w 2025 roku jest przykładem silnie zabudowywanego wielofunkcyjnego układu urbanistycznego typu pasmowego w sąsiedztwie miasta średniego. Są tu tereny przemysłowo-składowe, tereny intensywnej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej szeregowej oraz tereny dogęszczanej zwartej zabudowy mieszkaniowej rezydencjonalnej. Większość obszaru Rokitki posiada w pełni rozbudowaną infrastrukturę drogową z siecią podziemną. Z powodu szybkiej rozbudowy i wzrostu liczby ludności poważnym problemem staje się wzrost ruchu samochodowego (ul. Tczewska). Dalszy rozwój jest możliwy w kierunku Śliwin.



Proponowane do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew obszary CZARLIN oraz BAŁDOWO w 2005 roku cechowały się niewielką skalą zabudowy. W 2005 roku zabudowa koncentrowała się niemal wyłącznie wokół historycznego centrum wsi przy. ul. Długiej, Pięknej, Św. Wojciecha i Spokojnej. W KNYBAWIE obok dawnego zespołu zabudowy dworsko-folwarcznej wzdłuż ul. Spacerowej znajdowało się kilka domów mieszkalnych oraz gospodarstwa rolne. Przed 2005 rokiem zbudowano kilka domów w okolicy ul. Nadwiślańskiej. 20 lat temu w 2005 roku nie istniała zabudowa większości ul. Nadwiślańskiej. Nie istniała zabudowa ulic: Wałowej, Nad Strumykiem, Pogodnej, Słonecznej, Polnej, Jesionowej, Miłej, Wspólnej, Stanisława oraz zachodniej części ul. Pięknej. Nie było Hotelu nad Wisłą przy Moście Knybawskim. W CZARLINIE na obszarze przewidzianym do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew nie istniała jeszcze zabudowa magazynowo-produkcyjna firmy PROCAM Polska sp. z o.o. jako jedyne terenu zabudowanego. Pozostała część BAŁDOWA jak i CZARLINA to tereny w ponad 95 % wykorzystywane dla celów rolniczej działalności produkcyjnej. W 2005 roku nie istniała jeszcze Żwirownia Czarlin i nie prowadzono rozległego wydobycia piasku i kruszywa. Obszary te w 2005 roku nie były poddane procesom urbanizacyjnym tak jak to ma miejsce 20 lat później w 2025 roku.

Według zdjęcia satelitarnego z 2005 roku obszary CZARLIN I BAŁDOWO były zdominowane przez funkcje rolniczej przestrzeni produkcyjnej, a istniejąca zabudowa zajmowała tylko kilka % powierzchni.

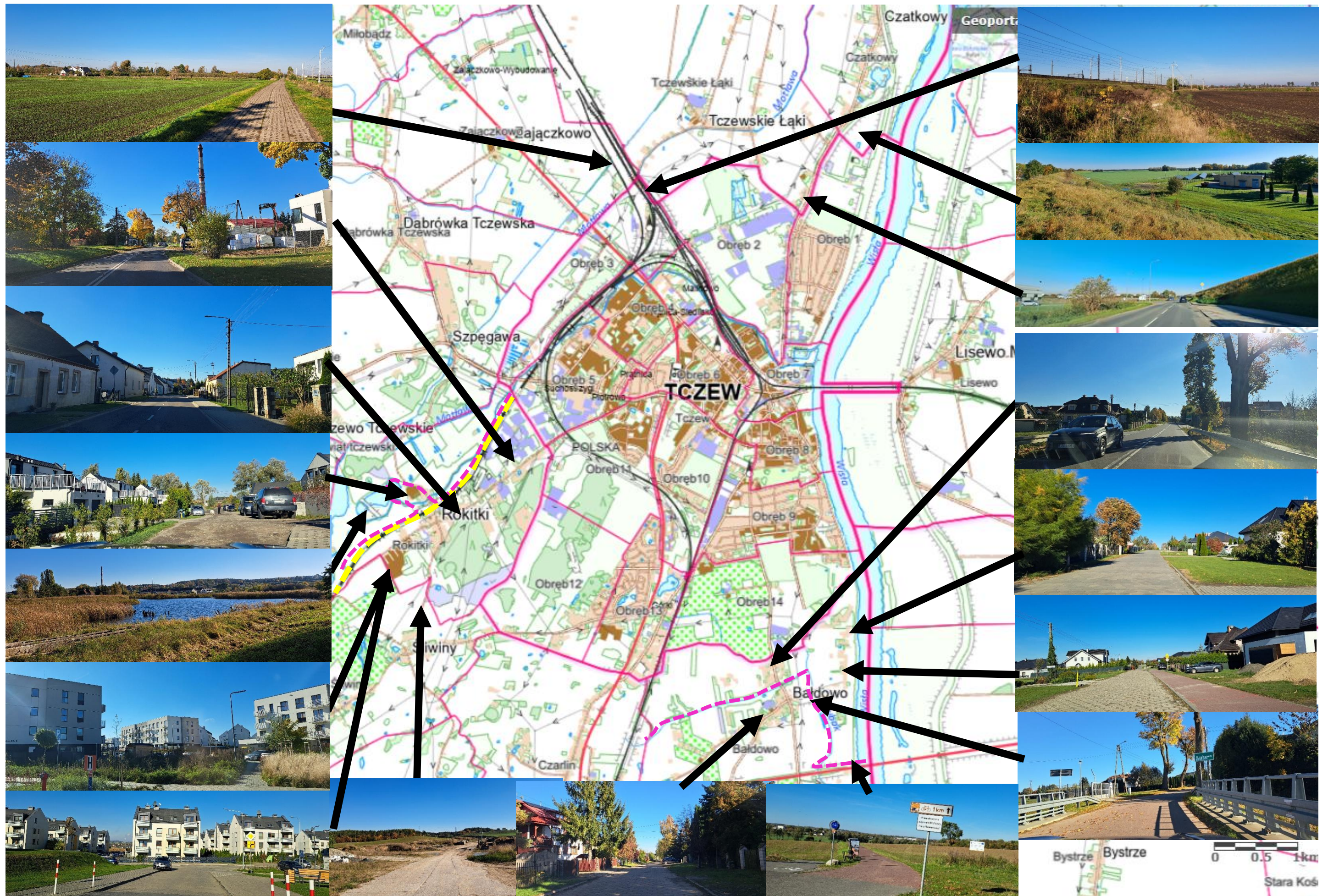


Analiza zdjęcia satelitarnego z 2025 roku z naniesionym na nie zasięgiem infrastruktury technicznej ukazuje proces dość mocno zaawansowanej urbanizacji większości terenów wsi KNYBAWA oraz północnej części obszaru BAŁDOWO. Na terenie wsi KNYBAWA w 2025 roku bardzo dobrze widoczna jest siatka ulic z doprowadzoną do poszczególnych działek infrastrukturą podziemną. Wyraźnie widoczny jest proces zabudowy północnej części wyniesienia KNYBAWA z jednoczesnym zajęciem kolejnych terenów zabudową mieszkaniową o charakterze rezydencjalnym. Podobny proces wkraczania nowej zabudowy obserwowany jest w północnej części obszaru BAŁDOWO w najbliższym sąsiedztwie granic miasta wzdłuż ul. Św. Wojciecha a dalej wzdłuż ul. Czesława Miłosza w kierunku na zachód w stronę proponowanego do włączenia obszaru CZARLIN. W granicach proponowanego włączenia obszaru Czarlin uwagę zwraca bardzo rozległa Żwirownia Czarlin oraz funkcjonujące obiekty zabudowy przemysłowo-magazynowej między DK91 a linią kolejową Tczew-Bydgoszcz. Zdaniem autora opracowania należy dążyć do włączenia obu wskazanych obszarów do Gminy Miasto Tczew z przeznaczeniem pod zabudowę jednorodziną (północne BAŁDOWO z KNYBAWĄ) oraz zabudowę mieszkaniową wielorodzinną o niskiej intensywności oraz szeregową z usługami jako przedłużenia Osiedla Witosza.

Ryc.112. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czarlin, Bałdowo w 2025 roku. Źródło: geoportal.gov.pl.

Obszary CZARLIN oraz BAŁDOWO pñ. z KNYBAWĄ według zdjęcia satelitarnego z 2025 roku są w znacznym stopniu przekształcone pod wpływem działalności człowieka. W CZARLINIE funkcjonuje rozległa Żwirownia Czarlin, a na obszarze BAŁDOWO pñ. a zwłaszcza w KNYBAWIE obserwuje się postępującą zabudowę i szybki proces urbanizacji. Obszary te są dobrze uzbrojone w sieci infrastruktury technicznej i stanowią kluczową dla Tczewa rezerwę terenów mieszkaniowych.

4.2. Bilans potencjału przestrzennego obszarów: Rokitki, Zajaczkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Baldowo



Ryc.113. Wizja lokalna w dniu 20.10.2025 – wybrane zdjęcia spośród 696 zdjęć obrębu Przewłoka. Źródło: zdjęcia autora, geoportal.gov.pl.

Przeprowadzona wizja lokalna (ryc. 113) pozwoliła na uchwycenie dość zróżnicowanych, ale funkcjonalnie jednoznacznych form zabudowy typowych dla poszczególnych obszarów i podobszarów przewidywanych do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew. Pod względem form użytkowania oraz rodzajów i charakteru zabudowy poszczególne obszary zainwestowane wykazują silną integrację z miastem Tczew i należy podkreślić jednorodność zabudowy oraz podobieństwa użytkowania oraz sposobu wykorzystywania zabudowy (Rokitki, Bałdowo – w tym Knybawa). W przypadku obszarów Czatkowy, podobszarów Tczewskie Łąki I, II, III, Śliwiny I, II występuje zjawisko bezpośredniego przewidywanego podobieństwa funkcjonalnego bliskiego sąsiedztwa przy praktycznym braku kolizji zmiany formy użytkowania z terenów użytkowanych rolniczo w kierunku nowych przewidywanych dla nich funkcji (tj. tereny infrastruktury oczyszczalni ścieków, tereny dróg publicznych, tereny kolei i logistyki).

W przypadku obszaru Zajęczkowo występuje kolizja funkcji z kilkoma gospodarstwami rolnymi w postaci kilku zespołów budynków mieszkalnych i zagrodowych (9). Nieruchomości te znajdują się jak wynika z dostępnych opracowań w strefie lokalizacji układów torowych, placów składowych oraz zaplecza technicznego Suchego Portu Zajęczkowo Tczewskie. W przypadku Zajęczkowa nie zauważa się kolizji funkcji usługowej, logistycznej i produkcyjnej w części południowo wschodniej proponowanego obszaru do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew (okolica ul. Solidarności DK91 i ul. Mottawskiej). W Rokitkach na szczególną uwagę zasługuje fragment obrębu po północno-zachodniej stronie LK203. Wg. autora należy włączyć go do m. Tczew.



W przypadku obszaru Rokitki nie ma istotnych kolizji funkcjonalno-przestrzennych dla części zurbanizowanej i zabudowanej po południowo-wschodniej stronie LK 203. Pomimo podziału funkcjonalno-przestrzennego przez LK203 w granice m. Tczew zaleca się włączenie niewielkiego fragmentu Rokitek wokół ulicy Kasztanowej (ryc. 114).



Ryc. 116. Zasięg eksperckiego obszaru włączenia części obrębu Bałdowo do Gminy Miasto Tczew. Źródło: geoportal.gov.pl

W przypadku obszaru Bałdowo (ryc. 116) wielokryterialna analiza strukturalna obejmująca stan uwarunkowań fizyczno-geograficznych, wodnych, hydrologicznych, gruntowych, glebowych, geomorfologicznych, planistycznych, przestrzenno-osadniczych, komunikacyjnych, infrastrukturalnych, charakteru zabudowy i funkcji potwierdziła największe różnicowanie strukturalne ze wszystkich obszarów jakie proponowane są do włączenia do Gminy Miasto Tczew. Kluczowe cechy tego obszaru to: - największa powierzchnia i udział gruntów o najwyższej klasie użytkowej, - największa rezerwa terenów o bardzo korzystnych warunkach hydro-geologicznych i gruntowo-wodnych o dobrej nośności z możliwością szerokiego stosowania fundamentowania z podpiwniczeniem dla zabudowy mieszkaniowej z usługami lub wielofunkcyjnej w bezpośrednim sąsiedztwie granicy Gminy Miasto Tczew, - występowanie zwartej i silnie skupionej zabudowy o charakterze rolno-zagrodowym lub skupionej ciągłej zabudowy podmiejskiej o charakterze rezydencjonalnym, - bardzo czytelny i regularny układ cieków wodnych oraz obniżień terenu o dużym znaczeniu dla podziału funkcjonalno-przestrzennego, - największa w skali wszystkich obszarów powierzchni możliwej kolonizacji zabudową rezydencjonalną o charakterze jednorodinnym i szeregowym, - dobra dostępność komunikacyjna w zakresie transportu drogowego oraz turystyki rowerowej, - mniejsza niż w przypadku obszaru Rokitki skala procesów urbanizacyjnych w zakresie gęstości i intensywności zabudowy, co umożliwiłoby realizację nowych ambitnych projektów inwestycyjnych. Tym samym zaleca się zachowanie historycznego ruralistycznego układu przestrzennego pozostawionej w gminie rolniczej części obrębu Bałdowo (394,12 ha) i wydzielenie tylko północno-wschodniej części jako terenu włączanego do miasta (251,50 ha).

W przypadku podobszarów Śliwiny I i II o łącznej powierzchni 70,32 ha obejmującego wyłącznie nieruchomości niezabudowane – gruntowe (nr. działek: 76/1, 154/5, 154/1, 154/2, 154/3, 154/4, 154/6, 154/7, 75/1, 74, 73, 72, 70, 85, 77/2, 154/8, 71, 78, 148/5, 87/23, 84) brak jest jakichkolwiek kolizji wynikających z użytkowania ziemi (klasyczne grunty orne) z zabudową mieszkaniową, usługową czy wielofunkcyjną. Tereny tych obu podobszarów bezpośrednio sąsiadują z „zabudową mieszkaniową wielorodzinna o średniej intensywności”. Zabudowa o średniej intensywności to forma zagospodarowania terenu, w której stosunek sumy powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych do powierzchni działki (wskaźnik intensywności zabudowy) wynosi zazwyczaj od około 0,5 do 1,5 i jest to nietypowe dla klasycznych obszarów wiejskich. Charakteryzuje się ona budynkami wielorodzinnymi o niskiej/średniej wysokości (np. 2-4 kondygnacje) lub gęstą zabudową jednorodzinną. Zdaniem autora lokalizacja podobszarów Śliwiny I i II jest bardzo korzystna dla potrzeb domknięcia układu funkcjonalno-przestrzennego rozbudowywanego osiedla zabudowy wielorodzinnej Nowe Rokitki już na proponowanym do włączenia obszarze Rokitki. Podobszary te powinny być wykorzystane do uzupełnienia „tkanki miejskiej” o elementy usługowe, rekreacyjne oraz zabudowę szeregową i rezydencjonalną o niższej intensywności. Zdaniem autora podobszary Śliwiny I i II powinny być również włączone w granice Gminy Miasto Tczew ze względu na możliwość trasowania przez nie w przyszłości osi przebiegu proponowanej „południowej miejskiej obwodnicy Tczewa”.

Interesującym obszarem przewidywanym do włączenia jest również obszar Czarlin o powierzchni 118,70 ha obejmujący liczne nieruchomości gruntowe (nr. działek: 110/1, 31/1, 111, 112/6, 33, 27/2, 32/7, 34/5, 110/2, 112/13, 112/11, 112/12, 112/10, 31/5, 112/4, 112/5, 28/2, 31/8, 31/9, 112/3, 32/8, 34/6, 32/9, 31/7, 28/1, 27/1, 29/4, 29/3, 30/1, 31/4, 29/6, 29/5, 26, 30/2, 35, 38/5, 109/2, 34/4, 40/12, 36/10). Na obszarze tym brak jest pozarolniczych form gospodarowania ziemią poza terenem czynnej Żwirowni Czarlin w której wydobywane jest kruszywo i piaski budowlane. Obszar ten po rekultywacji dzięki bezpośredniej bliskości zabudowy jednorodzinnej i szeregowej „Osiedla Witosa” może być kolejnym miejscem rozbudowy funkcji mieszkaniowych i usługowych Gminy Miasto Tczew. Jedynym fragmentem terenu obszaru Czarlin o docelowych funkcjach logistycznych lub produkcyjnych (PROCAM Polska Sp. z o.o.) mogą być z kolei nieruchomości zlokalizowane między DK91 a LK131 będących w praktyce przedłużeniem tego typu zabudowy na terenie Gminy Miasto Tczew w kierunku południowym. Przez obszar Czarlin podobnie jak w przypadku podobszarów Śliwiny I i II możliwe byłoby również poprowadzenie południowej obwodnicy miejskiej Tczewa łączącej podobszary Śliwiny I i II z północną częścią Bałdowa. Obszar Czarlin obok rozwoju funkcji mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej ma szansę odegrać istotną rolę w rozwoju systemu transportowego południowej części Gminy Miasto Tczew.

Obecny obszar Gminy Miasto Tczew cechuje się bardzo intensywną i zwartą zabudową, co jest dość rzadko spotykane w przypadku większości polskich miast średnich. Sytuacja ta wynika z istnienia bardzo poważnych ograniczeń możliwości faktycznego rozwoju i zabudowy nowych terenów ze względu na liczne przedstawione w opracowaniu uwarunkowania przestrzenne pochodzenia naturalnego i antropogenicznego. Dodatkowym problemem dla rozbudowy tkanki miejskiej miasta Tczew było zablokowanie w 2022 roku możliwości lokalizacji jakichkolwiek inwestycji cywilnych o dowolnej formie na terenach wyłączonych z cywilnego użytkowania terenu 140 ha poligonowych zlokalizowanych między ZUOS Tczew a Osiedlem Witosa przy ul. Poligonowej. Sytuacja ta doprowadziła wręcz do „zagłodzenia” możliwości rozwoju miasta w jego obecnych granicach. Proponowane rozszerzenie granic Gminy Miasto Tczew po stronie północnej ma charakter próby łagodzenia istotnych problemów i zaspokojenia potrzeb przebudowy infrastruktury komunalnej (Czatkowy, Tczewskie Łąki I) oraz uporządkowania możliwości realizacji strategicznych inwestycji kolejowych i transportowych po prostu w granicach Gminy Miasto Tczew w celu umożliwienia ich skalowania oraz wsparcia tych procesów przez Gminę Miasto Tczew. Biorąc pod uwagę charakterystyczne „odcięcie” barierami naturalnymi i antropogenicznymi po stronie wschodniej miasta (rzeka Wisła), północnej i zachodniej (tereny zalewowe wokół Motławy i Kanału Młyńskiego ze stawami i 2 jeziorami) właściwie jedynym kierunkiem rozwoju przestrzennego miasta pozostaje wyłącznie kierunek południowy wskazywany w dokumentacji planistycznej miasta od kilkadziesiąt lat.

Najważniejsze dokumenty, w których analizowane były możliwości, kierunki i perspektywy rozwoju przestrzennego i urbanistycznego miasta Tczew był historyczny obecnie ale wciąż zachowujący aktualne zapisy planistycznie zestaw opracowań kartograficznych sporządzonych dla potrzeb MPZP. Dokumentacja ta w swoim zakresie co prawda przewidywała dziś a nawet już na przełomie lat 80-tych i 90-tych zupełnie nierealne wskaźniki rozwoju demograficznego i ludnościowego dla miasta Tczew, oczywiście nawiązując do jednego z największych dzieł polskiej urbanistyki i planowania przestrzenno-gospodarczego jakim był plan rozwoju Polski „Polska 2000”. Kolejne dekady od lat 80-tych pokazały, że pod względem klasycznych rozważań i „planów” demograficznych realizacja w rzeczywistości okazała się całkowicie odmienna. Mimo to zdaniem autora fakt, że Tczew przez ostatnie blisko 30 lat utrzymuje przybliżoną do ok. 60 tysięcy mieszkańców wielkość miasta jest już samo w sobie znaczącym sukcesem. Należy przy tym przypomnieć, że Gmina Miasto Tczew funkcjonuje w „cieniu” i bezpośredniej bliskości największej aglomeracji miejskiej północnej Polski jaką jest bezapelacyjnie Trójmiasto. Relatywnie dobre, a nawet bardzo dobre połączenia komunikacyjne oraz „strategiczne” położenie względem korytarza transportowego dolnej Wisły sprawiają, że miasto Tczew jest ośrodkiem miejskim cieszącym się zainteresowaniem inwestorów. Świadczy o tym dość intensywnie rozbudowywana funkcja przemysłowo-logistyczna w ramach PSSE a obecnie w ramach tzw. Polskiej Strefy Inwestycji. Tczew ma zatem i wciąż zdaniem autora utrzymuje status miasta, które jest atrakcyjne do inwestowania. Należy jednak bardzo stanowczo podkreślić, że miasto Tczew dotarło do barier dalszego rozwoju i należy zapobiec ryzyku stagnacji rozwoju gospodarczego.



Ryc. 117. Rozmieszczenie osiedli mieszkaniowych – perspektywa w MPZP 1978-1980. Źródło: UM Tczew.

Niezwykle istotnym elementem dla rozwoju każdego miasta jest rozmieszczenie osiedli mieszkaniowych o zróżnicowanym charakterze. W mieście Tczew ponad 45 lat temu ok. 1980 roku podjęto próbę ustalenia kierunków rozwoju a zwłaszcza lokalizacji i perspektyw rozmieszczenia osiedli mieszkaniowych. Wskazane przez autora niniejszego opracowania możliwości i kierunki faktycznego postulowanego przyłączenia poszczególnych obszarów i podobszarów do Gminy Miasto Tczew w znaczącym stopniu potwierdzają opracowania kartograficzne sprzed 45 lat. **Północne Rokitki miały być strefą lokalizacji intensywnej zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności a ich część południowa była wyznaczona jako tereny zabudowy wielorodzinnej i jednorodzinnej łączącej się z podobną zabudową w rejonie Górki – czyli obecnym Osiedlem Witosa.** Po południowej stronie od ówczesnej i obecnej granicy miasta Tczew wskazano obszar CZARLIN jako tereny zabudowy jednorodzinnej, ale na obszarze zbliżonym do granicy miasta Tczew. Na szczególną uwagę zasługuje bariera Lk203 po stronie zachodniej mapy. Między LK203 a Kanątem Młyńskim wskazano wyłącznie ustalenie planistyczne w formie terenów ogródków działkowych. Podobne funkcje wyznaczono dla południa obszaru ROKITKI. Opracowanie planistyczne sprzed 45 lat w ogóle nie przewidywało zagospodarowywania terenów po południowej stronie Czyżykowa (północna część BAŁDOWA z KNYBAWĄ. Brak jest także przewidywań dla obszaru ŚLIWINY i obszarów zlokalizowanych po północnej stronie miasta.



Ryc. 118. Schemat układu komunikacyjnego w MPZP 1978-1980. Źródło: UM Tczew.

Dokumentacja planistyczna do MPZP miasta Tczew z 1980 roku opracowana 45 lat temu obejmowała swoją tematyką problematykę stanu i rozwoju układu komunikacyjnego. Dominujący element układu komunikacyjnego to bardzo rozległy system terenów kolejowych z oznaczonymi kierunkami połączeń sieci kolejowej. W północno-zachodniej części miasta Tczew oznaczono rozległe tereny kolei nie wskazując konkretnego ich przeznaczenia. Na mapie wskazano połączenia w kierunku Gdańska, Malborka, Bydgoszczy i Starogardu z oznaczeniem lokalizacji stacji kolejowej Tczew oraz 2 przystanków na linii LK203 relacji Tczew-Starogard. Oznaczone przystanki to nieistniejący obecnie przystanek przy przejeździe na ul. Jagiellońskiej oraz istniejący obecnie przystanek Rokitki. W zakresie systemu komunikacji drogowej oznaczone zostały wówczas istniejące główne ciągi komunikacyjne ze szczególnym uwzględnieniem DK91 i DK22. Zaznaczono również wyjazd w kierunku Kościerzyny (obecnie DW222) oraz obecną ul. Czatkowską. Na mapie oznaczono również bardzo słabą obecnie możliwość przejazdu ze Śliwin do Lubiszewa Tczewskiego. **W przypadku obszarów planowanych obecnie do przyłączenia sieć dróg w obszarach ROKITKI, ŚLIWIN, CZARLIN, BAŁDOWO była na etapie ulic projektowanych.** Oznaczona została obecna ul. Bałdowska łącząca centrum Tczewa z DK22 na Malbork i Starogard. Projektowany układ ulic miał charakter orientacyjny i w znacznym stopniu pokrywa się ze stanem obecnym.



Ryc. 119. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – kierunek w MPZP 1978-1980. Źródło: UM Tczew.

W ramach MPZP miasta Tczew sprzed 45 lat ówcześni planiści i architekci podjęli się próby wyznaczenia kierunków rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta Tczew. Wskazano lokalizację 2 oddzielnych ogólnomiejskich ośrodków usługowych oraz kilku dzielnicowych ośrodków usługowych. Na uwagę zasługuje lokalizacja nieistniejącego nigdy dzielnicowego ośrodka usługowego w rejonie obecnej ul. Bartosza Głowackiego. Zgodnie z prezentowanym opracowaniem w **WARANCIE I** przewidywane było wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej i usług podstawowych na obszarze terenu zamkniętego ponownie w 2022 roku – **144 hektarowego poligonu Tczewskiego**. Drugim kierunkiem rozbudowy terenów mieszkaniowych miał być w **WARIANCIE II** obszar **CZARLIN**. Warto zauważyć, że przewidywano również rozbudowę **BAŁDOWA** wzdłuż obecnej ul. Długiej i Pięknej. Wskazano także rozbudowę terenów przemysłowo-składowych oraz obsługi komunikacji w rejonie ul. Czesława Miłosza wzdłuż linii kolejowej Tczew – Bydgoszcz co wymagałoby zapewnienia jakiejś? formy dostępności komunikacją drogową. Na uwagę zwraca także brak zabudowy części **ROKITKI** między LK203 a obecną ul. Leśną (fragment obszaru Rokutki w miejscu obecnej zabudowy wielorodzinnej osiedla wielorodzinnego Nowe Rokutki). **Znów należy podkreślić rolę bariery LK203 oraz obszaru stawów rybnych i terenów podmokłych na większości obszaru Rokutki po pół-zach. stronie linii kolejowej wzdłuż Kanału Młyńskiego i rzeki Motławy.** Teren wzdłuż LK203 wg. ówczesnych planistów to wyłącznie tereny ogrodów działkowych.



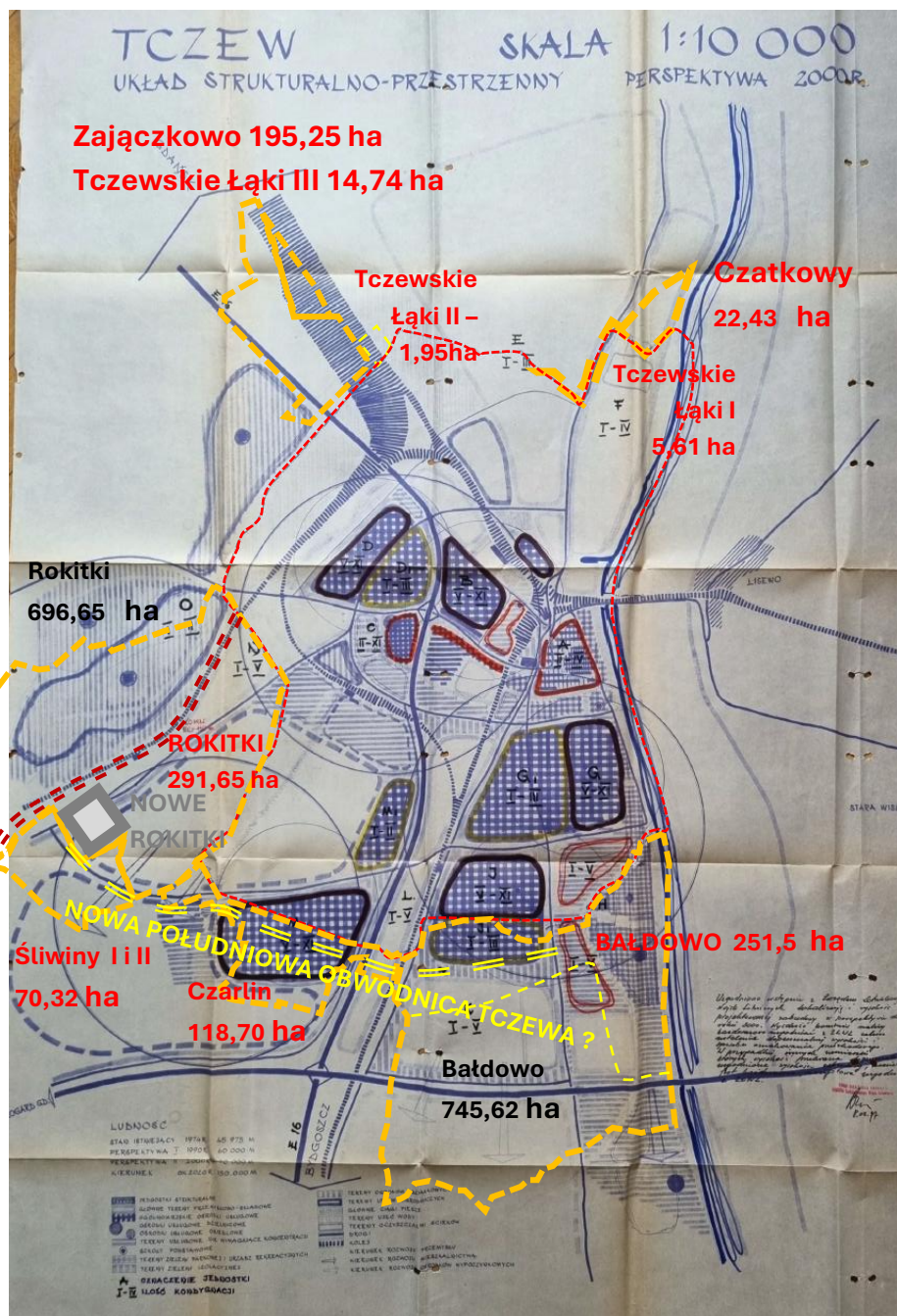
Ryc. 120. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – perspektywa w MPZP 1978-1980. Źródło: UM Tczew.

Niezwykle ciekawa pod względem planistycznym była perspektywa dalszego kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta Tczew. W przypadku perspektyw przyjęto wyraźnie zaznaczoną – podkreśloną rolę transportu drogowego poprzez znaczną rozbudowę sieci głównych dróg na obszarze miasta. Sieć kolejowa miała być w pełni zachowana. W kilku miejscach miasta (obok obszaru CZATKOWY, w obszarze ROKITKI, obok obszaru ZAJĄCZKOWO wyznaczono lokalizację terenów urządzeń inżynierskich (obecnie tereny oczyszczalni ścieków obok obszaru CZATKOWY oraz tereny GPEC w obszarze ROKITKI). W południowej części obszaru ROKITKI miała być wprowadzana zabudowa wielorodzinna i jednorodzinna. Obecne Osiedle Witosa w Tczewie w bezpośrednim sąsiedztwie obrębu CZARLIN miało być miejscem wprowadzania zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej i wielorodzinnej oraz jednorodzinnej otaczającej teren zamknięty poligonu tczewskiego. Zgodnie z założeniami perspektyw struktury funkcjonalno-przestrzennej Tczewa proponowane obecnie do włączenia obszary CZARLIN oraz północno-zachodnia część obszaru BAŁDOWO zostały wskazane jako rezerwy terenu na okres kierunkowy czyli do zagospodarowania. W bezpośrednim sąsiedztwie obszarów ŚLIWINY I CZARLIN wyznaczono lokalizację nowego szpitala? oraz Zespołu Szkół Zawodowych. Nad Wisłą na północ od KNYBAWY rejonie ul. Nadbrzeżnej i Baczyńskiego miał powstać duży teren rekreacyjny. **Warto zauważyć, że tereny obszaru ROKITKI na płn.-zach od LK 203 zostały podpisane jako Stanisławie i Lubiszewo. Rola LK203 jako bariery została tu znów wyraźnie podkreślona.**



Ryc. 121. Zasady ochrony środowiska w MPZP 1978-1980. Źródło: UM Tczew.

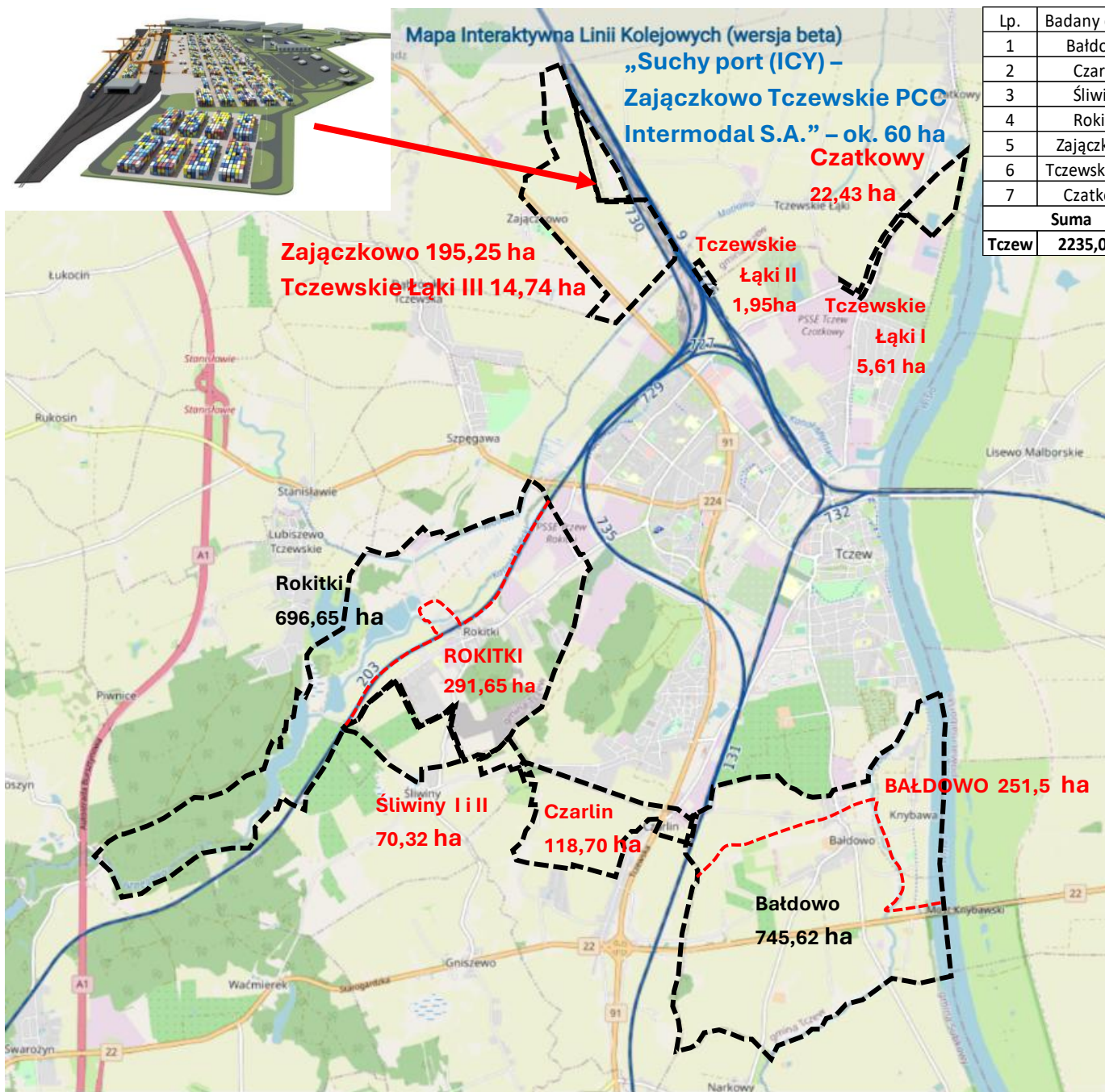
Bardzo istotnym elementem polityki planistycznej lat 80-tych była kwestia zasad ochrony środowiska. W pierwszej kolejności należy podkreślić zasięg terenów istniejącego i projektowanego zainwestowania oznaczony gęstą szrafurą pionową. **Wyraźnie widoczne jest rozszerzenie obszaru zabudowy w granicach miasta Tczew oraz zaznaczone obszary zainwestowania na obszarach proponowanych obecnie do włączenia, tj. obszar ROKITKI oraz północna część obszaru CZARLIN.** Zgodnie z ówczesnymi zasadami planistycznymi na obszarze miasta Tczew oraz w jego otoczeniu **wyraźnie zaznaczono strefy ochronne terenów i obiektów uciążliwych, co dotyczy strefy ochronnej oczyszczalni ścieków i jej otoczenia w obszarze CZATKOWY, strefy ochrony wokół elektrowni oraz ciepłowni GPEC w obszarze ROKITKI.** Bardzo wyraźnie oznaczona została „pusta nieoznaczona przestrzeń” poligonu tczewskiego na środku ogromnego obszaru południowej części terenów istniejącego i projektowanego zainwestowania. Prawdopodobnie ta okoliczność sprawiła, że ówcześni urbaniści i architekci planowali rozwój miasta Tczew w kierunku południowym, w tym na planowanych obecnie do włączenia obszarach ROKITKI oraz CZARLIN. Wokół wyniesienia KNYBAWY dla części obszaru BAŁDOWO wskazano strefę ochrony ekologicznej. Na uwagę zasługuje brak jakichkolwiek oznaczeń związanych z zasadami ochrony środowiska na obszarze ROKITKI po północno-zachodniej stronie LK203, co dowodzi naturalizacji tych terenów i braku istotnych zagrożeń czy presji antropogenicznej podmokłej doliny rzeki Motławy, stawów i Kanału Młyńskiego.



Ryc.122. Układ strukturalno-przestrzenny – perspektywa 2000r. MPZP 1978-1980

Celem niniejszej ekspertyzy naukowo-eksperskiej jest wskazanie powiązań osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew. Zadanie to jest możliwe do realizacji pod warunkiem bardzo szczegółowego przeanalizowania wszelkiej dostępnej dokumentacji kartograficznej oraz planistyczno-przestrzennej z uwzględnieniem problematyki geograficznej, przyrodniczej, geologicznej, geomorfologicznej, hydrologicznej, glebowej, fizjograficznej z ujęciem przy tym wszelkich efektów działalności człowieka i wprowadzenia do przestrzeni różnorodnych czynników i uwarunkowań pochodzenia antropogenicznego. Kluczowe znaczenie mają tu bariery przyrodnicze i antropogeniczne, ze szczególnym uwzględnieniem terenów podmokłych otaczających Tczew od strony wschodniej (Rzeka Wisła), północy (podmokłe Tczewskie Łąki) i zachodniej (podmokłe doliny rzek: Motława, Szpęgawa z kanałem Młyński) wzmocnione barierą dwutorowej linii kolejowej LK203. Tym samym podobnie jak 45 lat temu jedynym dostępnym dla rozwoju funkcji mieszkaniowych i usługowych miasta Tczew są tereny położone w południowej części miasta, a po zamknięciu 140 hektarowego kompleksu poligonów tczewskich, pozostały tereny przylegające do południowej granicy Gminy Miasto Tczew. Analiza układu strukturalno-przestrzennego miasta Tczew opracowanego w latach 80-tych z perspektywą do 2000 roku ujawniła niezwykle interesującą zbieżność terytorialno-rozwojową procesów przestrzennych zachodzących po południowej stronie Gminy Miasto Tczew. Szczegółowa analiza układu strukturalno-przestrzennego Tczewa sprzed 45 lat ujawniła zbieżność wówczas wyznaczanych terenów inwestycyjnych z obecnie przygotowywaną koncepcją najpierw zmiany granic Gminy Miasto Tczew a następnie zagospodarowania i ograniczonego zainwestowania tych obszarów przewidywanych do włączenia w ramach proponowanej zmiany przebiegu granic miasta Tczew. Na szczególne podkreślenie zasługują następujące działania w ramach niniejszej nieco zmodyfikowanej względem pierwotnego zlecenia eksperckiej koncepcji. Postuluje się zatem działania zbieżne z planami z lat 80-tych XX wieku polegające na włączeniu:

- obszaru CZATKOWY w celu zapewnienia możliwości dla rozwoju oczyszczalni ścieków,
- podobszaru TCZEWSKIE ŁĄKI I w celu przebudowy ul. Czatkowskiej i ul. Malinowskiej,
- podobszaru TCZEWSKIE ŁĄKI II w celu uporządkowania terytorialnego terenu kolei,
- podobszaru TCZEWSKI ŁĄKI III oraz ZAJĄCZKOWO w celu umożliwienia budowy niezwykle ważnej infrastruktury kolejowej i logistycznej pn. „Suchy port (ICY) – Zajączkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A.” o przełomowym dla miasta Tczew wpływie na jego gospodarkę i rynek pracy. Przyłączenie to jest niezbędne w celu pełnej koordynacji i wsparcia procesu inwestycyjnego w zakresie budowy infrastruktury transportu drogowego i zaplecza obiektu,
- podobszaru pód.-wsch. obszaru ROKITKI w celu uporządkowania planistycznego, infrastrukturalnego i funkcjonalnego najsilniej zurbanizowanej i rozbudowywanej części strefy podmiejskiej miasta Tczew z niezbędnym uzupełnieniem infrastruktury społecznej,
- podobszarów ŚLIWINY I i II w celu uporządkowania planistycznego, infrastrukturalnego i funkcjonalnego bliskiego sąsiedztwa os. Nowe Rokitki z obwodnicą południową m. Tczew,
- obszaru CZARLIN w celu wyznaczenia nowych terenów pod zabudowę wielorodzinną i jednorodzinną z przebiegiem obwodnicy południowej m. Tczew podobnie jak 45 lat temu,
- podobszaru BAŁDOWO PÓŁNOCNE Z KNYBAWĄ w celu wyznaczenia nowych terenów pod zabudowę jednorodzinną podobnie jak 45 lat temu z przebiegiem obwodnicy południowej m. Tczew do ulicy Św. Wojciecha i Knybawskiej z rozbudową os. KNYBAWA.



Lp.	Badany obszar	Analizowany obszar w ha	Powierzchnia ekspercka w ha
1	Bałdowo	745,6210	251,50
2	Czarlin	118,7037	118,70
3	Śliwiny	70,3208	70,32
4	Rokitki	696,6517	291,65
5	Zajączkowo	195,2484	195,25
6	Tczewskie Łąki	22,2129	22,21
7	Czatkowy	22,4279	22,43
Suma		1871,1864	972,07
Tczew		2235,06 ha	3207,1264

Analiza naturalnych i antropogenicznych uwarunkowań geograficzno-przestrzennych przeprowadzona na bazie zróżnicowanej dokumentacji i opracowań kartograficznych pozwoliła na podsumowanie i doprecyzowanie zakresu proponowanych zmian granic Gminy Miasto Tczew w zakresie przyłączenia obszarów Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Rokitki (w tym Rokitki pód.-wsch.), Śliwiny I, II, Czarlin, Bałdowo (w tym Bałdowo pód. z Knybawą). Gmina Miasto Tczew stoi przed dużą szansą na dokonanie pierwszej od 1972 roku zmiany granic administracyjnych po utracie 13 km² Tczewskich Łąk i zmniejszeniu powierzchni miasta do niespełna 22 km² (223,06 ha). Mając na uwadze propozycję zmiany granic miasta o 18,71km² (1871,1864 ha) oraz uwarunkowania przestrzenno-geograficzne, ekofizjograficzne, hydrologiczne, i glebowe oraz charakterystykę sieci osadniczej z uwzględnieniem najniższego szczebla podziału administracyjnego na poziomie sołectw, podjęta została próba eksperckiego wskazania optymalnego zasięgu obszarów jakie miałyby być włączone w granice Gminy Miasto Tczew i odłączone z Gminy Wiejskiej Tczew. Ekspert znacząco ogranicza powierzchnię 2 obrębów – ROKITKI z 696,65ha na ok. 291,65 ha, BAŁDOWO z 745,62 ha na ok. 251,50 ha, przy pozostawieniu bez zmian powierzchni pozostałych zaproponowanych obszarów. Tym samym finalna powierzchnia rozszerzenia zmniejsza się z 1871,19 ha do ok. 972,07 ha. Była by to skala rozszerzenia porównywalna z propozycją z 1989 roku (ok. 700 ha) oraz 2019 roku (ok. 1186 ha). Liczba mieszkańców wzrosłaby o ok. 400 osób.

Ryc.123. Lokalizacja suchego portu Zajączkowo Tczewskie na tle obszarów włączenia. Źródło: <https://mapa.plk-sa.pl/>

4.3. Bilans potencjału infrastrukturalnego obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo

W bilansie potencjału infrastrukturalnego obszarów i podobszarów proponowanych do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew jak wynika z wcześniejszych analiz należy uwzględnić w szczególności:

- rozbudowany, ale wymagający uzupełnienia pod względem jakości nawierzchni (asfalt, kostka betonowa, chodniki) układ dróg powiatowych i lokalnych (gminnych),
- rozbudowany, ale wymagający rozbudowy pod względem przekrojów sieci system wodociągowo kanalizacyjny z siecią przepompowni i punktów pomiarowych,
- rozbudowany i konieczny do ukończenia pod względem przekrojów i parametrów przesyłowych system przesyłu gazu ziemnego ze stacjami redukcyjno-pomiarowymi,
- rozbudowany, ale wymagający zwiększenia mocy i parametrów technicznych system elektro-energetyczny sieci SN i NN (w znacznej części podziemny – kablowy),
- rozbudowany, ale wymagający rozbudowy i wzmocnienia pod względem parametrów dostępności, przepustowości i prędkości system teletechniczny (światłowodowy),

Rozszerzenie granic Gminy Miasto Tczew o podobszary Śliwiny I i II, Czarlin oraz ptn. Bałdowo pozwoli na podjęcie prac studialnych zmierzających do budowy południowej obwodnicy miejskiej Tczewa, której realizacja ułatwiłaby przejazdy między wszystkimi południowymi osiedlami/dzielnicami powiększonego terytorialnie miasta Tczew. Droga ta pozwoli również na poprawę komunikacji między terenami mieszkaniowymi, przemysłowymi i usługowymi bez potrzeby przejazdu w kierunku centrum miasta.

W bezpośrednim sąsiedztwie obszarów badań funkcjonuje rozbudowany system transportu kolejowego i infrastruktury kolejowej. Zmiana granic Gminy Miasto Tczew może doprowadzić do sformalizowania możliwości korzystania z transportu kolejowego – aglomeracyjnego między stacjami: Tczew Główny, Tczew Rokitki, Tczew Górki, Tczew Czarlin a w nieco dalszej odległości Tczew Miłobądz. Bilans dostępnej i użytkowanej infrastruktury technicznej (drogi, sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna, sieć gazowa, sieć energetyczna, sieć telekomunikacyjna) wypada w szczególności do Rokitek oraz Bałdowa dość korzystnie a stan zaawansowania dostępności tych sieci na tych obszarach można ocenić na poziomie 80-85 %. Bardzo korzystnym zjawiskiem jest łatwość doposażenia obrębów Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajączkowo, oraz Śliwiny I i II, Śliwiny, Czarlin i Bałdowo w większość dostępnej infrastruktury sieciowej oraz nowej/unowocześnionej sieci drogowej.

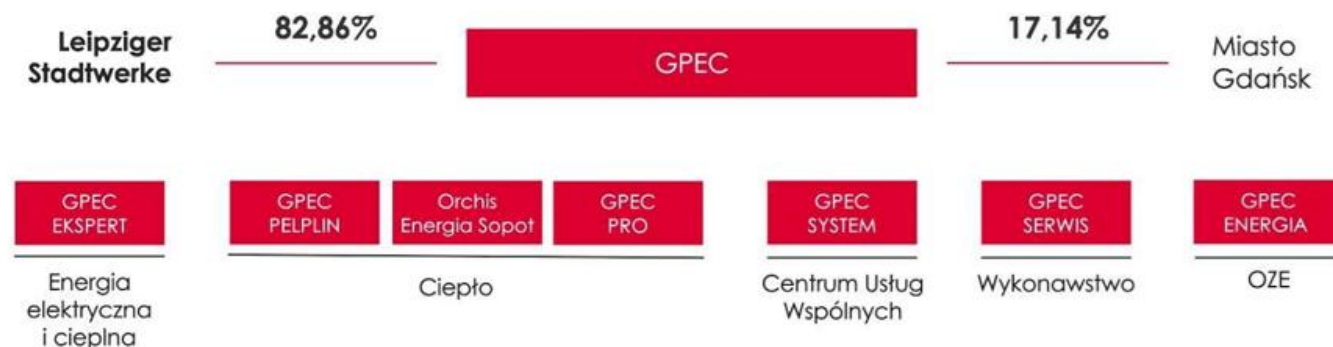
W tym miejscu w ramach analiz bilansu potencjału infrastrukturalnego należy pamiętać o 2 kluczowych obiektach infrastruktury komunalnej dla których akt rozszerzenia granic miast Tczew może mieć fundamentalne znaczenie. Byłoby to włączenie w obszar granic Gminy Miasto Tczew całego kompleksu obiektów ciepłowni centralnej GPEC TCZEW SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ w Tczewie przy ul. Rokickiej 16 w Tczewie łącznie z całą infrastrukturą ciepłowniczą oraz towarzyszącą a także uzyskanie przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. przy ul. Czatkowskiej 8 w Tczewie nowego obszaru, na terenie którego możliwa byłaby w przyszłości rozbudowa infrastruktury wodno-ściekowej.

Szczególną uwagę ze względu na znaczenie dla miasta Tczew należy poświęcić spółce GPEC EKSPERT Sp. z o.o. zaopatrującej miasto Tczew w ciepło systemowe oraz ciepłą wodę. Na podstawie Załącznika nr 1 do uchwały Nr LXII/746/2023 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 października 2023 roku pt. „**Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Tczewa**” opracowanego w 2023 roku **możliwe jest dość precyzyjne określenie roli i znaczenia spółki GPEC EKSPERT Sp. z o.o. dla procesu włączenia obszaru ROKITKI w granice Gminy Miasto Tczew.**

W dniu 15 grudnia 2022 r. nastąpiło połączenie spółek GPEC EKSPERT (spółka przejmująca), GPEC STAROGARD i GPEC TCZEW. GPEC EKSPERT sp. z o.o., w ramach prowadzonej działalności ciepłowniczej, realizuje zadania gminy w zakresie zaopatrzenia w ciepło i ciepłą wodę, zgodnie z założeniami polityki energetycznej państwa. **Do podstawowej działalności Spółki zalicza się wytwarzanie i przesyłanie ciepła na terenie miast i gmin Tczew oraz Starogard Gdański, a dodatkowo również produkcję i sprzedaż ciepła oraz energii elektrycznej z wysokosprawnej kogeneracji.** Jedynym udziałowcem Spółki jest Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. (GPEC Sp. z o.o.), które posiada 100% udziałów. Wszystkie podmioty grupy kapitałowej GPEC Sp. z o.o. są spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością i tworzą branżową ofertę rozwiązań energetycznych i okołoenergetycznych.

Aktualny udział właścicielski podmiotów działających w ramach Grupy Kapitałowej GPEC Sp. z o.o. jest następujący:

Rysunek 4-1 Udział właścicielski Grupy GPEC



Źródło: GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Ryc. 124 Udział właścicielski Grupy GPEC. Źródło: „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Tczewa”

Aktualnie łączna suma mocy zainstalowanej wszystkich źródeł GPEC EKSPERT Sp. z o.o. na terenie Tczewa to 58,8 MW, w tym:

- kotłownia węglowa - 16,6 MW,
- kogeneracja i kotłownie gazowe – 13,2 MW,
- kotłownie olejowe – 29,0 MW.

Czynnikiem grzewczym dostarczany do sieci ciepłej jest gorąca woda o temperaturze 115/70°C (zgodnie z krzywą grzewczą).

Charakterystyka kotłowni

Miejski system ciepłowniczy Tczewa zasilają: **kotłownia Rokitki KT-1602, instalacja kogeneracyjna Rokitki, kotłownie przy ul. Rokickiej 13b i 14** oraz kontenerowa kotłownia przy ul. Dworcowej. Przedsiębiorstwo posiada również lokalny system ciepłowniczy zasilany z kotłowni KT-1702 oraz kotłownię lokalną KT-1704.

Poniżej przedstawiono charakterystykę poszczególnych źródeł ciepła, eksploatowanych przez GPEC EKSPERT Sp. z o.o. na terenie Tczewa.

Kotłownia Rokitki KT-1602 – zainstalowana moc cieplna 16,6 MW

Podstawowym źródłem ciepła dla miejskiego systemu ciepłowniczego Tczewa jest kotłownia Rokitki KT-1602 zlokalizowana przy ul. Tczewskiej 10 w miejscowości Rokitki, w gminie Tczew. W źródle wytwarzane jest ciepło dla pokrycia potrzeb centralnego ogrzewania oraz przygotowania ciepłej wody użytkowej.

Kotłownia wyposażona jest w 2 kotły wodne WR-12EM (K1.1 i K1.2) o mocy 8,3 MW każdy, o sprawności 84%, opalane miałem węgla kamiennego, oddane do użytkowania w 2017 r. (w kwietniu 2023 r. zostały wyłączone z eksploatacji dwa kotły WR-10EM oraz WR-25-14). Kotłownia pracuje przez cały rok - od września do czerwca występuje łączna praca kotłów, natomiast od lipca do sierpnia pracuje tylko jeden z kotłów (zamiennie). Obciążenie średnioroczne dla każdego z kotłów wynosi ok. 80%. Stan techniczny istniejących kotłów został określony przez eksploatatora jako bardzo dobry, a możliwość wystąpienia awarii – nieznaczna.

Każdy z kotłów wyposażony jest w system odpylania spalin. Zastosowano dwustopniowy układ odpylania:

- I stopień odpylania: Odpylacz przelotowy – typ MOS – 15 (5x3), jednostopniowy zbudowany z 15 cyklonów przelotowych o średnicy 400 mm,
- II stopień odpylania: Cyklofiltr ICF 8x710/2,3 składający się z baterii 8 cyklonów o średnicy 710 mm i 160 worków filtracyjnych o długości 2,3 m (pow. filtracji 140 m²).

Stan techniczny urządzeń odpylających został przez eksploatatora oceniony jako bardzo dobry, a możliwość wystąpienia awarii – niewielka.

Wyłączenie z eksploatacji 2 kotłów (WR-10EM oraz WR-25-14) sprawiło, że dla kotłowni KT-1602 nie jest już wymagane pozwolenie zintegrowane. Kotłowni decyzją Starosty Tczewskiego z dnia 13 kwietnia 2023 r. udzielono pozwolenia na wprowadzenie gazów i pyłów do powietrza. W związku z powyższym, istniejące 2 kotły WR-12EM eksploatowane w ramach instalacji energetycznego spalania paliw podlegają wymogom, określonym w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 24 września 2020 r. w sprawie standardów emisyjnych dla niektórych rodzajów instalacji, źródeł spalania paliw oraz urządzeń spalania i współspalania odpadów. Standardy emisyjne dla tych kotłów określone zostały w załączniku nr 4 do ww. rozporządzenia. Dokonana ocena stężeń w spalinach z obowiązującymi dla kotłów standardami emisyjnymi wykazała, że kotły obecnie dotrzymują stężeń dopuszczalnych. Od 1 stycznia 2025 r. będą obowiązywały bardziej zaostrzone standardy emisyjne dla średnich istniejących źródeł spalania paliw w zakresie pyłu i dwutlenku siarki. Prowadzący instalację zamierza dotrzymywać wymagań stawianych tego typu źródłom dzięki m.in. zastosowaniu paliwa o niskiej zawartości siarki.

Kogeneracja gazowa Rokitki – zainstalowana moc cieplna 4,978 MW

Instalacja kogeneracyjna zlokalizowana przy ul. Tczewskiej 10 w miejscowości Rokitki, w gminie Tczew, wyposażona jest w 2 silniki spalinowe o mocy elektrycznej 2,501 MW każdy i mocy cieplnej 2,489 MW każdy, wykorzystujące w procesie spalania gaz ziemny.

Kotłownia ul. Rokicka 13b – zainstalowana moc cieplna 7,4 MW

Kotłownia zlokalizowana przy ul. Rokickiej 13 b w Tczewie, wyposażona jest w 2 kotły olejowe o mocy 3,7 MW każdy, sprawności 92%, oddane do użytkowania w 2022 r. Stan techniczny kotłów został określony przez eksploatatora jako doskonały, a możliwość wystąpienia awarii – nieznaczna.

Kotłownia ul. Rokicka 14 – zainstalowana moc cieplna 11,1 MW

Kotłownia zlokalizowana przy ul. Rokickiej 14 w Tczewie, wyposażona jest w 3 kotły olejowe o mocy 3,7 MW każdy, sprawności 92%, oddane do użytkowania w 2022 r. Kotłownia pracuje przez cały rok (zamiennie, różne kotły). Każdy z kotłów pracuje z obciążeniem na poziomie 50% w ciągu całego roku. Stan techniczny kotłów został określony przez eksploatatora jako doskonały, a możliwość wystąpienia awarii – nieznaczna. Kotłownia posiada pozwolenie na wprowadzenie gazów i pyłów do powietrza udzielone decyzją Starosty Tczewskiego z dnia 13 grudnia 2022 r. zmienioną decyzją z dnia 24 stycznia 2023 r. W związku z powyższym, przedmiotowe kotły eksploatowane w ramach instalacji energetycznego spalania paliw podlegają wymogom, określonym w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 24 września 2020 r. w sprawie standardów emisyjnych dla niektórych rodzajów instalacji, źródeł spalania paliw oraz urządzeń spalania i współspalania odpadów (zgodnie z w załącznikiem nr 5). Dokonana ocena stężeń w spalinach z obowiązującymi dla kotłów standardami emisyjnymi wykazała, że kotły dotrzymują stężeń dopuszczalnych.

Tymczasowa kontenerowa kotłownia ul. Dworcowa 55 – zainstalowana moc cieplna 10,5 MW

Kotłownia tymczasowa zlokalizowana przy ul. Dworcowej 55 w Tczewie, wyposażona jest w 1 kocioł olejowy o mocy 10,515 MW, sprawności 92%, oddany do użytkowania w 2019 r. Kotłownia pracuje maksymalnie 5500 h w ciągu roku. Obciążenie średnioroczne wynosi ok. 40%. Stan techniczny kotła został określony przez eksploatatora jako bardzo dobry, a możliwość wystąpienia awarii – nieznaczna. Kotłownia posiada pozwolenie na wprowadzenie gazów i pyłów do powietrza udzielone decyzją Starosty

Tczewskiego z dnia 18 stycznia 2023 r. W związku z powyższym, przedmiotowy kocioł eksploatowany w ramach instalacji energetycznego spalania paliw podlega wymogom, określonym w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 24 września 2020 r. w sprawie standardów emisyjnych dla niektórych rodzajów instalacji, źródeł spalania paliw oraz urządzeń spalania i współspalania odpadów (zgodnie z załącznikiem nr 5). Dokonana ocena stężeń w spalinach z obowiązującymi dla kotłów standardami emisyjnymi wykazała, że kocioł dotrzymuje stężeń dopuszczalnych dla SO₂ i NO_x, natomiast w przypadku pyłu dopuszczalne stężenie pyłu powinno być zmniejszone do poziomu 40 mg/Nm³, aby zachowane były standardy jakości środowiska.

Kotłownia KT-1702 ul. Ceglarska 4 – zainstalowana moc cieplna 8,1 MW

Kotłownia KT-1702 Czyżykowo zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części miasta przy ul. Ceglarskiej 4e. W kotłowni wytwarzane jest ciepło na pokrycie potrzeb c.o. i przy gotowania c.w.u. Kotłownia stanowi źródło ciepła dla lokalnego systemu ciepłowniczego obsługującego osiedle Czyżykowo. Produkcja ciepła w 2022 r. wyniosła ok. 38 655 GJ. Kotłownia wyposażona jest w 3 kotły gazowo-olejowe o mocy 2,7 MW każdy, sprawności 92%, zainstalowane w 1999 r. Zużycie gazu w 2022 r. wynosiło ok. 873,6 tys. m³, natomiast zużycie oleju 188 ton. Kotłownia pracuje przez cały rok. Stan techniczny kotłów oceniany jest przez eksploatatora jako dobry, a możliwość wystąpienia awarii – nieznaczna.

Kotłownia KT-1704 ul. Chopina 12 – zainstalowana moc cieplna 0,09 MW

Kotłownia KT-1704 zlokalizowana jest we wschodniej części miasta przy ul. Chopina 12. W kotłowni wytwarzane jest ciepło na pokrycie potrzeb centralnego ogrzewania. Produkcja ciepła w 2022 r. wyniosła prawie 300 GJ. Kotłownia wyposażona jest w 1 kocioł gazowy o mocy 0,09 MW, sprawności 92%, oddany do użytkowania w 2000 r. Zużycie gazu w 2022 r. wynosiło ok. 9,8 tys. m³. Stan techniczny kotłowni został oceniony przez eksploatatora jako dostateczny, a możliwość wystąpienia awarii – średnia.

Wielkość emisji zanieczyszczeń

Poziom emisji zanieczyszczeń wprowadzonych do powietrza dla kotłowni KT-1602, KT-1702, KT-1704 w latach 2020-2022 oraz dodatkowo Kogeneracji Rokitki w latach 2021-2022 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4-1 Zestawienie emisji zanieczyszczeń do atmosfery dla źródeł GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Wyszczególnienie	SO ₂	NO _x	CO	CO ₂	pyły	B(a)P
	[Mg/rok]					
2020	84,9	58,0	43,7	44 214,7	13,1	0,011
2021	149,0	73,4	10,3	52 855,4	15,8	0,011
2022	198,3	97,9	123,2	51 405,2	9,2	0,011

Uwaga: w latach 2020-2021 GPEC EKSPERT Sp. z o.o. korzystało ze wskaźników zakładowych obliczonych z poziomu emisji zanieczyszczeń do powietrza, natomiast od 2022 r. ze wskaźników MOŚiZL

Tab. 2. Zestawienie emisji zanieczyszczeń do atmosfery dla źródeł GPEC EKSPERT Sp. z oo.

Charakterystyka systemu dystrybucji ciepła

GPEC EKSPERT Sp. z o.o. dostarcza ciepło do odbiorców na terenie Tczewa poprzez:

- wysokoparametrowe sieci ciepłownicze o długości ok. 50 km (źródła m.s.c.), przy czym całkowita długość rurociągów (zasilanie + powrót) wynosi ok. 100 km;
- niskotemperaturowe instalacje zewnętrzne o długości ok. 8 km (źródła m.s.c. i kotłownia KT-1702), przy czym całkowita długość ułożonych rurociągów (instalacje zewnętrzne: zasilanie + powrót) wynosi ok. 16 km.

Miejska sieć ciepłownicza jest siecią rozgałęźno-pierścieniową wykonaną w technologii rur preizolowanych (54%) i kanałowych (46%), natomiast sieć ciepłownicza zasilana z kotłowni KT-1702 Czyżkowo jest siecią rozgałęźną również wykonaną w technologii rur preizolowanych (52%) i kanałowych (48%). M.s.c. nie posiada statusu „efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego” (wg art. 7b pkt. 4 ustawy Prawo Energetyczne).

Poniższe zestawienie prezentuje łączną długość sieci ciepłowniczych oraz długość trasy instalacji zewnętrznych, eksploatowanych na terenie miasta i gminy Tczew.

Tabela 4-2 Charakterystyka sieci ciepłowniczej GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Źródło ciepła	Technologia rur	Długość sieci - wysoki parametr [m]	Zakres średnic [mm]	Wiek rur
Źródła m.s.c.	preizolowana	28 008	DN 15-600	<10 lat – 33% rur 10-20 lat – 12% rur >20 lat – 56% rur
	kanałowa	21 600		
	Ogółem	49 608		
	w tym napowietrzne	145		
Źródło ciepła	Technologia rur	Długość trasy inst.zew. - niski parametr [m]	Zakres średnic [mm]	Wiek rur
Źródła m.s.c.	preizolowana	1 128	DN 20-150	<10 lat – 0% rur 10-20 lat – 12% rur >20 lat – 88% rur
	kanałowa	2 955		
	Ogółem	4 083		
KT-1702	preizolowana	2 101	DN 15-250	<10 lat – 12% rur 10-20 lat – 44% rur >20 lat – 44% rur
	kanałowa	1 956		
	Ogółem	4 056		

Źródło: GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Tab.3. Charakterystyka sieci ciepłowniczej GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Istotnym zadaniem jest systematyczna modernizacja sieci >20 lat (57%) z uwzględnieniem ewentualnej zmiany średnicy dla dostosowania do rzeczywistych potrzeb obszarów zasilanych z systemu oraz zoptymalizowania warunków hydraulicznych pracy tego systemu. Działanie jw. przyczynia się do znacznej redukcji strat przesyłowych, które dla miejskiego systemu ciepłowniczego wynoszą ok. 87 tys. GJ (24%), a dla KT-1702 ok. 6 tys. GJ (20%).

Wielkość strat ciepła i ubytki wody sieciowej przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 4-3 Straty ciepła i ubytki wody sieciowej

Rok	Straty ciepła [GJ]		Ubytki wody sieciowej [m³]	
	Źródła m.s.c.	KT-1702	Źródła m.s.c.	KT-1702
2022	86 991 (24%)	6 284 (20%)	5 603	164

Źródło: GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Tab.4. Straty ciepła i ubytki wody sieciowej.

Rurociągi ciepłownicze zasilają węzły cieplne. GPEC EKSPERT Sp. z o.o. eksploatuje w Tczewie obecnie 653 węzły cieplne, z czego ponad 99% to węzły indywidualne.

Poniższe zestawienie tabelaryczne zawiera dane dotyczące ilości węzłów ciepłowniczych, w podziale na typ oraz funkcję węzła, ze wskazaniem źródła ciepła.

Tabela 4-4 Zestawienie węzłów ciepłowniczych GPEC EKSPERT Sp. z o.o. w podziale na źródła ciepła

Typ węzła	Ilość węzłów	
	Źródła m.s.c.	KT-1702
grupowe	4	0
indywidualne	558	91
Ogółem, w tym w podziale na funkcje	562	91
Czterofunkcyjny (c.o., c.w.u., went., techn.)	2	0
Dwufunkcyjny (c.o., c.w.u.)	371	11
Dwufunkcyjny (c.o., went.)	1	0
Jednofunkcyjny (c.o.)	152	50
Jednofunkcyjny (c.w.u.)	23	30
Trzyfunkcyjny (c.o., c.w.u., techn.)	4	0
Trzyfunkcyjny (c.o., c.w.u., went.)	7	0
Trzyfunkcyjny (c.o., went., techn.)	2	0

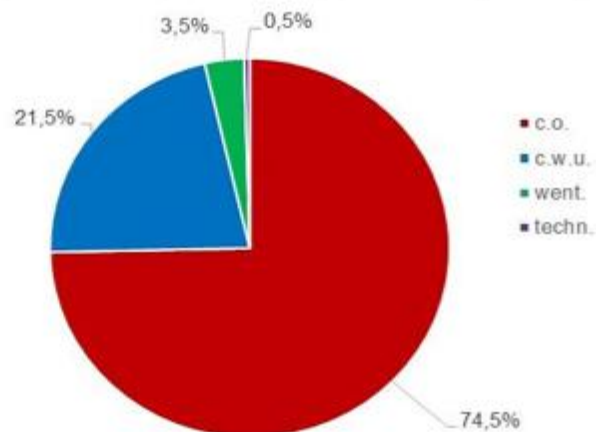
Źródło: GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Tab.5. Zestawienie węzłów ciepłowniczych GPEC EKSPERT Sp. z o.o. w podziale na źródła ciepła.

Moc zamówiona i sprzedaż ciepła w źródłach GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Klientami GPEC EKSPERT Sp. z o.o. są deweloperzy, spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe, przedsiębiorstwa, ale także szpitale, szkoły, urzędy, jednostki skarbowe oraz instytucje kulturalne. Ciepło dostarczane jest do budynków mieszkalnych, budynków użyteczności publicznej, hal produkcyjnych, handlowych, przemysłowych oraz usługowych. Łączna moc zamówiona przez odbiorców GPEC EKSPERT Sp. z o.o. w 2022 r. wynosiła ok. 69 MW (w analizowanych latach utrzymywała się na poziomie 68-69 MW), w tym ok. 63 MW to moc zamówiona ze źródeł tworzących m.s.c. Natomiast sprzedaż ciepła kształtuje się na poziomie ok. 390 TJ. Wyprodukowane ciepło wykorzystywane jest w 75% do ogrzewania pomieszczeń. Wykres obrazuje strukturę mocy zamówionej w podziale na poszczególne funkcje w 2022 r.

Wykres 4-1 Struktura mocy zamówionej w 2022 r. w podziale na poszczególne funkcje



Źródło: na podstawie danych GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Ryc. 125. Struktura mocy zamówionej w 2022 r. w podziale na poszczególne funkcje.

Poniżej przedstawiono wielkość mocy zamówionej oraz sprzedaży ciepła w latach 2020-2022 w podziale na źródła systemowe GPEC EKSPERT Sp. z o.o. oraz poszczególne funkcje.

Tabela 4-5 Moc zamówiona oraz sprzedaż ciepła w podziale na źródła oraz poszczególne funkcje

Wyszczególnienie	2020	2021	2022
Źródła m.s.c.			
Moc zamówiona [MW], w tym:	62,41	63,05	63,34
c.o.	46,45	47,00	47,19
c.w.u.	13,52	13,62	13,64
went.	2,13	2,12	2,20
techn.	0,31	0,31	0,31
Sprzedaż ciepła [GJ]	344 315	394 157	358 661
KT-1702			
Moc zamówiona [MW], w tym	5,66	5,65	5,62
c.o.	4,33	4,32	4,29
c.w.u.	1,33	1,33	1,33
Sprzedaż ciepła [GJ]	31 785	35 553	32 188
KT-1704			
Moc zamówiona [MW], w tym	0,02	0,02	0,02
c.o.	0,02	0,02	0,02
Sprzedaż ciepła [GJ]	283	317	300

Źródło: GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Tab. 6. Moc zamówiona oraz sprzedaż ciepła w podziale na źródła oraz poszczególne funkcje.

Natomiast tabela poniżej przedstawia strukturę mocy zamówionej oraz sprzedaży ciepła w latach 2020-2022 ze źródeł GPEC EKSPERT Sp. z o.o. w podziale na grupy odbiorców.

Tabela 4-6 Moc zamówiona oraz sprzedaż ciepła w podziale na grupy odbiorców

Grupa odbiorców	Moc zamówiona [MW]			Sprzedaż ciepła [GJ]		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Budownictwo mieszkaniowe	50,58	51,10	51,25	300 473	337 971	306 199
Obiekty użyteczności publicznej	7,67	7,33	7,39	36 239	43 337	38 939
Handel i usługi komercyjne	8,61	9,02	9,07	34 686	42 608	39 293
Odbiorcy przemysłowi	1,23	1,27	1,27	4 985	6 111	6 718
Razem	68,09	68,72	68,98	376 383	430 027	391 149

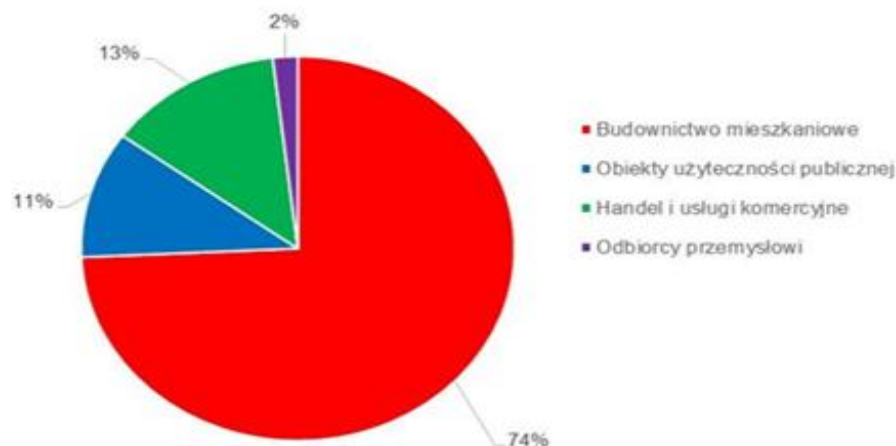
Źródło: GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Tab.7. Moc zamówiona oraz sprzedaż ciepła w podziale na grupy odbiorców.

Moc zamówiona przez poszczególnych odbiorców w analizowanych latach utrzymuje się na stałym poziomie. Budownictwo mieszkaniowe zamawia najwięcej, bo aż 75% łącznej mocy zamówionej.

Wykres obrazuje strukturę mocy zamówionej w podziale na grupy odbiorców w 2022 r.

Wykres 4-2 Struktura mocy zamówionej w 2022 r. w podziale na grupy odbiorców



Źródło: na podstawie danych GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Ryc. 126. Struktura mocy zamówionej w 2022 r. w podziale na grupy odbiorców.

Dodatkowo na obszarze Rokitki funkcjonuje kilka kotłowni lokalnych jako źródła ciepła niezależne od GPEC w Tczewie. Wśród nich na uwagę zasługują: PRESS GLASS Sp. z o.o. Oddział w Tczewie przy ul. Skarszewskiej 11 z kotłownią gazową o mocy 1,738 MW, Molex Premise Networks - Projekt na ul. Tczewskiej 2 z kotłownią gazową o mocy 0,230 MW.

W opracowaniu źródłowym dokonano również uporządkowania zapotrzebowania ciepła w zależności od sposobu jego pokrycia, wyróżniając przy tym następujące technologie:

- kategoria „gaz sieciowy” obejmująca kotłownie lokalne i indywidualne opalane gazem ziemnym sieciowym;
- kategoria „system ciepłowniczy” obejmująca odbiorców z miejskiego i lokalnego systemu ciepłowniczego GPEC;
- kategoria „ogrzewanie węglowe” obejmująca kotłownie z kotłami opalnymi węglem oraz mieszkania indywidualne z ogrzewaniem etażowym lub piecami ceramicznymi;
- kategoria „inne paliwo” obejmująca ogrzewanie przy wykorzystaniu jako paliwa: oleju opałowego, gazu płynnego, energii elektrycznej lub tp.;
- kategoria „OZE” obejmująca ogrzewanie przy wykorzystaniu pomp ciepła, kolektorów słonecznych, biomasy, biogazu lub tp.

Bilans obejmuje określenie zapotrzebowania na ciepło na pokrycie potrzeb: grzewczych (c.o.), wytwarzania ciepłej wody użytkowej (c.w.u.) oraz technologicznych i wentylacji. Sporządzony bilans jest bilansem szacunkowym, wynikowym w zakresie dotyczącym po krycia tych potrzeb z wykorzystaniem źródeł pozasystemowych, tj.

ogrzewania węglowego (lokalnych kotłowni węglowych i ogrzewania indywidualnego), wykorzystania innych paliw (olej opałowy, energia elektryczna) oraz OZE. Zapotrzebowanie na ciepło na terenie miasta Tczewa wg stanu na koniec 2022 r. oszacowano na 170 MW (ok. 40% tej wartości stanowi system ciepłowniczy), w tym:

- 106 MW dla potrzeb budownictwa mieszkaniowego,
- 14 MW dla potrzeb użyteczności publicznej,
- 50 MW dla potrzeb usług komercyjnych i wytwórczości.

Roczne zużycie ciepła na terenie miasta oszacowano na ok. 1028 TJ, w tym:

- 736 TJ dla potrzeb budownictwa mieszkaniowego,
- 76 TJ dla potrzeb użyteczności publicznej,
- 216 TJ dla potrzeb usług komercyjnych i wytwórczości.

W tabelach poniżej przedstawiono zestawienie bilansowe zapotrzebowania ciepła oraz zużycia energii cieplnej przez odbiorców z terenu miasta Tczewa, z uwzględnieniem charakteru odbiorów i sposobu ich zaopatrzenia. Natomiast na wykresach poniżej zaprezentowano w układzie procentowym sposób zaopatrzenia tych odbiorów w ciepło.

Tabela 4-10 Zapotrzebowanie mocy cieplnej u odbiorców na terenie miasta Tczewa wg stanu na 2022 r.

Wyszczególnienie	Zapotrzebowanie CIEPŁA [MW]					
	Gaz sieciowy	System ciepłowniczy	Ogrzewanie węglowe	Inne	OZE	Razem
Zabudowa mieszkaniowa	31,9	51,3	19,4	2,5	1,3	106,4
Obiekty użyteczności publicznej	4,8	7,4	0,075	1,1	0,9	14,3
Usługi komercyjne i wytwórczość	30,6	10,3	0,6	6,2	2,0	49,7
Ogółem	67,3	69,0	20,1	9,8	4,2	170,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie otrzymanych informacji oraz wyliczeń wskaźnikowych

Tabela 4-11 Zużycie energii cieplnej na terenie miasta Tczewa wg stanu na 2022 r.

Wyszczególnienie	Zużycie ENERGII CIEPŁA [TJ]					
	Gaz sieciowy	System ciepłowniczy	Ogrzewanie węglowe	Inne	OZE	Razem
Zabudowa mieszkaniowa	287	306	119	15	8	736
Obiekty użyteczności publicznej	26	39	0,4	6	5	76
Usługi komercyjne i wytwórczość	132	46	2	27	9	216
Ogółem	445	391	122	48	22	1 028

Źródło: Opracowanie własne na podstawie otrzymanych informacji oraz wyliczeń wskaźnikowych

Tab. 8. Zapotrzebowanie mocy cieplnej u odbiorców na terenie miasta Tczewa wg. stanu na 2022 r.

Tab. 9. Zużycie energii cieplnej na terenie miasta Tczewa wg stanu na 2022r.

Największą grupę odbiorców ciepła w Tczewie stanowi zabudowa mieszkaniowa (63%), następnie usługi komercyjne i wytwórczość (29%) oraz obiekty użyteczności publicznej (8%). Ciepło dostarczane jest do odbiorców głównie poprzez system ciepłowniczy (40%) oraz sieć gazową (40%). Ogrzewanie węglowe stanowią ok. 12% całkowitego zapotrzebowania na ciepło w mieście. Zapotrzebowanie ciepła przez obiekty miejskie (m.in. urząd, szkoły, MOPS, ZUK, ŚDS, CUW, instytucje kultury) wynosi ok. 7 MW.

Plany rozwoju przedsiębiorstwa ciepłowniczego

GPEC EKSPERT Sp. z o.o. posiada „Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na ciepło na lata 2022-2024” przyjęty uchwałą nr 4/2022 Zarządu GPEC Tczew Sp. z o.o. z siedzibą w Tczewie z dnia 31 maja 2022 r. Plan rozwoju został opracowany na okres od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. W okresie obowiązywania ww. planu rozwoju w Tczewie planowane jest zwiększenie liczby odbiorców, zamówionej mocy cieplnej i ilości sprzedanego ciepła dzięki realizacji nowych przyłączy do sieci ciepłowniczej. Plan obejmuje budowę bądź przebudowę sieci.

Plany inwestycyjne GPEC EKSPERT Sp. z o.o. na lata kolejne opierają się na 3 filarach:

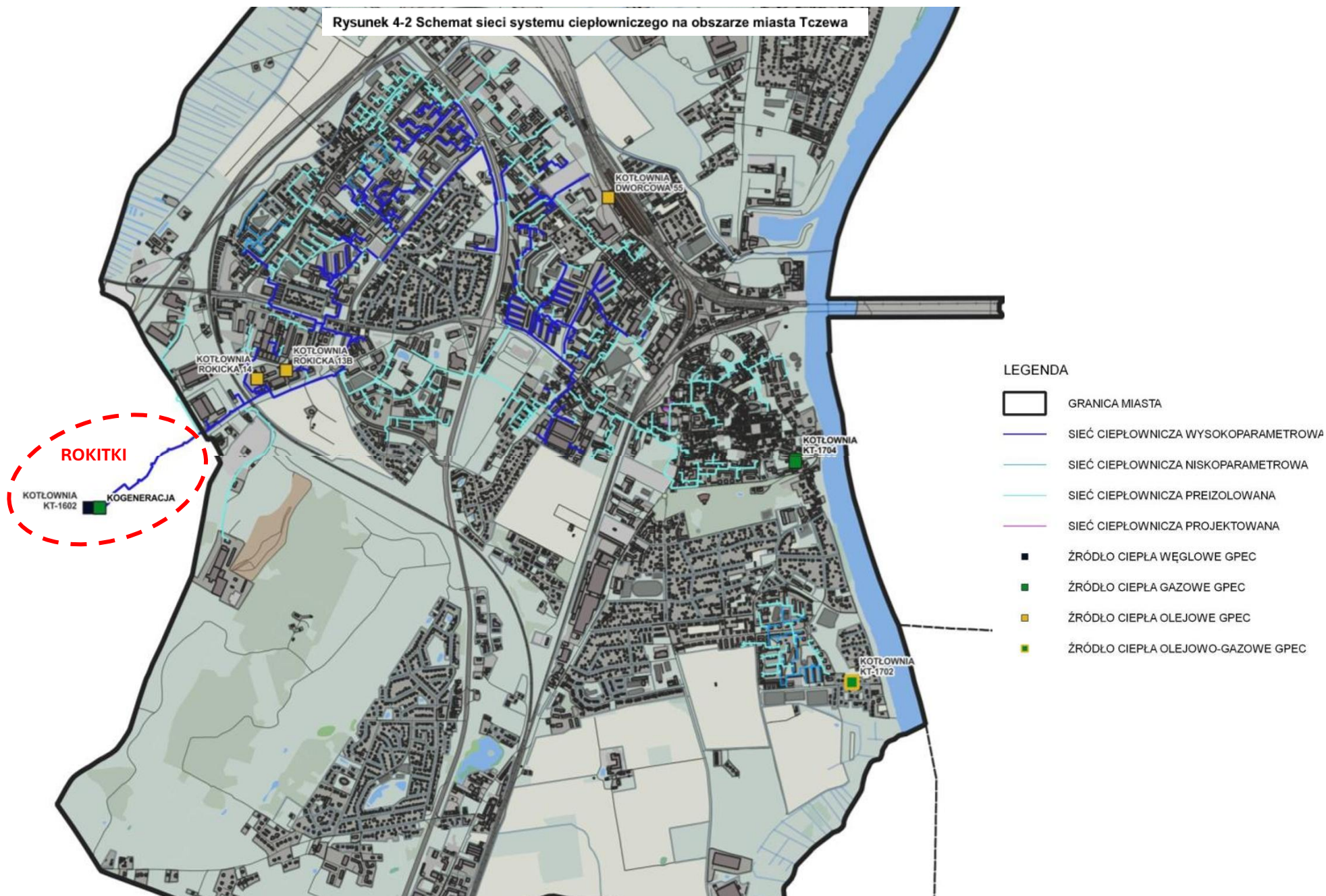
- „wyjście z węgla” poprzez budowę źródeł szczytowych (28,5 MW) w 2023 r. oraz małych jednostek CHP (6x1MWe) w 2024 r.;
- zielona energetyka – panele PV, pompa ciepła dla Czyżykowa (400 kW);
- źródła / sieci / węzły – bieżący rozwój, projekt „inteligentny węzeł”, modernizacje infrastruktury ciepłowniczej.

W celu spełnienia wymogów środowiskowych, ulepszenia procesu produkcyjnego oraz zmniejszenia jego energochłonności GPEC EKSPERT Sp. z o.o. prowadzi regularne działania modernizacyjne w zakresie źródeł ciepła. GPEC EKSPERT Sp. z o.o. w ramach pracy systemu ciepłowniczego w Tczewie nie wytwarza i sprzedaje chłodu sieciowego i na chwilę obecną nie określono jakichkolwiek planów mających zmienić powyższą sytuację w najbliższej przyszłości. Ponadto miejska sieć ciepłownicza w Tczewie nie spełnia wymagań określonych w art. 7b pkt. 4 ustawy Prawo Energetyczne, a mianowicie nie posiada statusu „efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego”. Przedsiębiorstwo na terenie miasta nie posiada żadnych urządzeń bądź instalacji, wykorzystujących lokalne zasoby energii odnawialnej oraz nie ma sprecyzowanych planów, co do wykorzystania ich w przyszłości. Prowadzone są natomiast analizy, które mogą tą sytuację zmienić m.in. dzięki wykorzystaniu biomasy w źródle i montażowi instalacji solarnych. Efektem technicznym planowanych przez GPEC EKSPERT Sp. z o.o. inwestycji w zakresie modernizacji źródeł ciepła będzie poprawa bezpieczeństwa dostaw ciepła, zmniejszenie emisji oraz wzrost sprawności wytwarzania zmodernizowanych kotłów, natomiast w zakresie przebudowy sieci ciepłowniczej będzie poprawa efektywności przesyłania, co w konsekwencji zwiększy bezpieczeństwo energetyczne, redukcja ubytków wody sieciowej oraz budowa nowych przyłączy powodujących wzrost sprzedaży ciepła. Efekt ekonomiczny będzie polegał na zmniejszonym koszcie jednostkowym przesyłania ciepła. Planowana jest ponadto budowa nowych węzłów, która bezpośrednio nie wpłynie na poprawę efektywności dystrybucji ciepła, lecz będzie miała pośredni wpływ na rozkład kosztów u odbiorców.

Znaczący problem na terenie miasta stanowi „niska emisja” z ogrzewań piecowych i kotłowni indywidualnych. W ramach działań związanych z likwidacją indywidualnych i nieefektywnych źródeł ciepła planowana jest rozbudowa bądź modernizacja sieci ciepłowniczej GPEC EKSPERT Sp. z o.o., zwiększenie gazyfikacji w mieście, propagowanie wykorzystania OZE oraz konsekwentna polityka w zakresie modernizacji i stymulowania modernizacji ogrzewań indywidualnych ze strony Miasta. Miasto kontynuuje udzielanie dotacji celowych na dofinansowanie prac związanych z modernizacją źródeł energii cieplnej w ramach organizowanych programów (m.in. Czyste powietrze, Ciepłe mieszkanie).

Wskazana powyżej dość dokładna charakterystyka skali i zasad funkcjonowania GPEC w Tczewie pozwala w pełni uzasadnić potrzebę włączenia obszaru Rokittki w granice Gminy Miasto Tczew, ponieważ podmiot ten w ponad 99% świadczy faktycznie usługi grzewcze na rzecz mieszkańców, podmiotów gospodarczych miasta Tczewa. Postulowana zmiana była by kluczową formą uporządkowania sytuacji prawno-administracyjnej oraz poprawy efektywności procesów inwestycyjnych przedsiębiorstwa.

Nietypową sytuację lokalizacyjną GPEC w Tczewie obrazuje schemat miejskiego systemu ciepłowniczego na obszarze miasta Tczew (ryc)



Ryc. 127. Schemat sieci systemu ciepłowniczego na obszarze miasta Tczewa oraz gminy wiejskiej Tczew. Źródło: „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Tczewa”

W ramach opracowania „Raport Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce - Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2024” przedstawiona została koncepcja lokalizacji i budowy w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Tczew projektu pn. „Suchy port (ICY) – Zajączkowo Tczewskie PCC Intermodal S.A.”

Intermodal Container Yard (ICY) w Zajączkowie Tczewskim jest koncepcją budowy centralnego zaplecza przeładunkowo-dystrybucyjnego, mającego na celu usprawnienie obsługi ładunków skonteneryzowanych w Polskich Portach Gdańska i Gdyni. Inwestycja pozwoli optymalizować łańcuchy dostaw zarówno od strony lądu w kierunku morza (i odwrotnie), jak i w relacjach międzynarodowych, z zachodu na wschód i z północy na południe. Zadaniem projektu jest m.in. uwolnienie obwodnicy Trójmiasta od ruchu samochodów ciężarowych i przeniesienie transportu ładunków, podróżujących przez Pomorze, z drogi na kolej. Idea ma pozwolić efektywnie rosnąć polskim portom w ruchach burtowych, dając ujście ładunkom od strony lądu, zapewniając drożność komunikacyjną północnej części korytarza Bałtyk-Adriatyk. Suchy port dzięki tylko i wyłącznie umożliwieniu lepszej organizacji ruchu, daje potencjał wzrostu obecnym w porcie inwestycjom. Jest silną podwaliną pod zrównoważony rozwój transportu przez Polskę.

Działaniami komplementarnymi do budowy ICY może być dodatkowo:

1. Zelektryfikowanie linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo–Wierzchucין– Kościerzyna–Gdynia (planowane do realizacji).
2. Dobudowanie drugiego toru na linii kolejowej nr 201 na odcinku Gdynia–Kościerzyna.
3. Odbudowa, przebudowa i elektryfikacja jednotorowej linii kolejowej nr 229 na odcinku Glinisz–Pruszcz Gdański, tak by umożliwić bezkolizyjne (bez konieczności zmiany czoła pociągów i z mijankami dla pociągów o długości 750 m) prowadzenie pociągów towarowych z prędkością maksymalną 60–80 km/h w relacjach Zajączkowo Tczewskie–Gdynia, z pominięciem Gdańska i Sopotu

Jednak nawet bez kosztownych inwestycji w infrastrukturę liniową, posadowienie zaplecza portowego przy głównym węźle kolejowym w Zajączkowie Tczewskim, daje możliwości poprawy wykorzystania obecnych zasobów operatorów kolejowych, lepszą utylizację pociągów i rozszerzenie oferty dostaw intermodalnych w korytarzu Bałtyk-Adriatyk o nowe europejskie destynacje, na zasadach codziennych połączeń kolejowych, konkurencyjnych względem długodystansowej drogi.

Hub wraz z jego nieodłącznym elementem operacyjnym - regularnym shuttle train - łączącym kilka razy dziennie wszystkie terminale morskie z zapleczem, poprawi dostępność komunikacyjną terminali morskich w porcie Gdańsk i Gdynia, w ruchu kolejowym, co umożliwi im sprawną realizację ruchów w relacji burta/yard, a tym samym bezpośrednio przełoży się na konkurencyjność oferty transportowej, kolejną, przez Polskie porty, na linii Bałtyk-Adriatyk.

Podstawowe parametry operacyjne planowanej inwestycji:

- teren inwestycyjny o powierzchni całkowitej ponad 60 ha
- powierzchnia składowa terminala: ponad 20.000 TEU
- 10 torów o długości użytkowej 750 m
- terminal chemiczny, depot, warsztaty do napraw i renowacji kontenerów
- przyłącza prądu dla kontenerów chłodniczych oraz izoterm
- usługi agencyjne, celne, fito-sanitarne, spedycyjne
- infrastruktura socjalno-gastronomiczna

Z kolei na podstawie dokumentu PCC/GDY/206/2020 - SPECYFIKACJA PRZEDMIOTU PRZETARGU NA PRACE PROJEKTOWE WRAZ Z PEŁNIENIEM NADZORU AUTORSKIEGO DLA ZADANIA INWESTYCYJNEGO POD PEŁNĄ NAZWĄ: „BRAMA POMORZA - „SUCHY PORT” W ZAJĄCZKOWIE TCZEWSKIM JAKO CENTRUM KONSOLIDACYJNO-DYSTRYBUCYJNE WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ ZAPLECZOWĄ DLA PORTÓW GDAŃSKA, GDYNI I ELBLĄGA”. NAZWA ROBOCZA ZADANIA INWESTYCYJNEGO „ICY TCZEW” na zlecenie zamawiającego PCC Intermodal S.A. , ul. Hutnicza 16, 81-061 Gdynia, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, KRS: 0000297665, NIP: 749-196-84-81, REGON: 532471265, Tel.: +48 58 58 58 200, Fax: +48 58 58 58 201, ICYTczew_Projektowanie@pcc.eu, /www.pccintermodal.pl/ wskazano następujący przedmiot zamówienia i złożenie oferty na:

- weryfikację wstępnej koncepcji Planu Zagospodarowania Terenu – projektu koncepcyjnego dla całości zadania,
- opracowanie Projektu Budowlanego wraz z dokumentami niezbędnymi do uzyskania pozwolenia na budowę; projekt budowlany zostanie opracowany na podstawie zatwierdzonego przez Zamawiającego Projektu Zagospodarowania Terenu; zakres opracowania projektu musi być zgodny z powszechnie obowiązującymi przepisami w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,
- opracowanie Projektów Wykonawczych wraz ze Specyfikacją Techniczną Wykonania i Odbioru Robót [STWiOR]; projekt wykonawczy opracowany na podstawie zatwierdzonego projektu budowlanego; dokumentacja wykonawcza zostanie opracowana w stopniu szczegółowości pozwalającym na realizację robót budowlanych przez Wykonawcę oraz będzie spełniać wymogi określone w szczególności przez dostawców mediów, zarządców dróg i kolei oraz w Prawie Budowlanym, normami, specyfikacjami producentów, wiedza techniczną, etc.
- opracowanie kosztorysów inwestorskich oraz ślepych,
- pełnienie nadzoru autorskiego dla zadania inwestycyjnego pod pełną nazwą: „Brama Pomorza - „suchy port” w Zajęczkowie Tczewskim jako centrum konsolidacyjno-dystrybucyjne wraz z infrastrukturą zaplecza dla portów Gdańska, Gdyni i Elbląga”. Nazwa robocza zadania inwestycyjnego „ICY Tczew”.

W świetle powyższego dokumentu zamówienia:

ICY Tczew będzie pełnił rolę zaplecza dystrybucyjno-konsolidacyjnego dla terminali morskich zlokalizowanych w portach Gdańska i Gdyni, a także Elbląga oraz umożliwi sprawną i efektywną obsługę ładunków skonteneryzowanych przy jednoczesnej optymalizacji intermodalnego łańcucha dostaw. ICY Tczew w zasadniczy sposób poprawi dostępność komunikacyjną Pomorza oraz zwiększy konkurencyjność portów Gdańska i Gdyni oraz Elbląga w obsłudze ładunków z krajów ościennych: Czech, Słowacji, Ukrainy, Białorusi a nawet Austrii i Węgier. Realizowany projekt inwestycyjny powinien także zdecydowanie odciążyć obwodnicę Trójmiasta od ruchu ciężkich samochodów, przenosząc znaczną część kontenerów z dróg na kolej.

Tereny inwestycyjne pod ICY Tczew zlokalizowane są ok 1,3 km na północ od miejscowości Tczew, na terenie trzech obszarów geodezyjnych: Zajęczkowo, Tczewskie Łąki oraz Miłobądz, pomiędzy drogą krajową nr 91 i linią kolejową nr 131 Chorzów Batory – Tczew. Zakładane jest wkomponowanie układu funkcjonalnego ICY pomiędzy drogę krajową nr 91 oraz węzeł kolejowy w Zajęczkowie Tczewskim na następujących działkach: nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 [gmina Tczew, obręb Tczewskie Łąki], nr 42/1, 42/2, 43, 50/1, 50/2, 50/4, 50/5 [gmina Tczew, obręb Zajęczkowo].

Zakres zleconych prac projektowych obejmuje również sporządzenie pełnej dokumentacji wymaganej do uzyskania pozwolenia na budowę oraz reprezentowanie PCC Intermodal S.A. w charakterze pełnomocnika w postępowaniach administracyjnych w sprawie złożenia wniosków oraz wydania pozwolenia na budowę.

Zakres prac projektowych obejmuje następujące części:

- A. Terminal Intermodalny
- B. Układ drogowy – drogi wewnętrzne oraz wpięcie w drogi publiczne
- C. Układ kolejowy – bocznikowo/terminalowy z wpięciem do infrastruktury PKP PLK

- D. Depot kontenerowy
- E. Terminal chemiczny
- F. Infrastruktura towarzysząca
- G. Badania geologiczne
- H. Nadzór autorski

A. Dla części „Terminal Intermodalny”

należy:

1. Zaprojektować place składowe dla kontenerów ładownych składowanych w 5 warstwach uwzględniając współczynnik obciążenia 0,7

a) typu „dry”, etap I: min. 6000 TEU, etap II: min. 10 000 TEU

b) typu „reefer”, etap I: min. 300 TEU, etap II: min. 500 TEU [dodatkowo należy zaprojektować podesty do nadzoru i obsługi kontenerów oraz gniazda elektryczne do ich podłączenia: min. 200 w I etapie i min. 350 w drugim etapie] oraz o wytrzymałości adekwatnej dla urządzeń przeładunkowych typu: rubber tyred gantry crane [RTG]. Charakterystyka urządzeń przeładunkowych zostanie dookreślona w trakcie trwających prac projektowych.

2. Zaprojektować strefy buforowe [place składowe] do tzw. szybkiego przeładunku wagon – strefa buforowa – wagon, gdzie składowane będą ładowne kontenery tranzytowe; pola składowe maksymalnie 3-warstwowe

3. Zaprojektować komunikację drogową między strefą buforową a terminalem, po której poruszać mają się ciągniki siodłowe wraz zaczepami podkontenerowymi

4. Zaprojektować strefę „transferową” tj. strefę dowozu i odwozu kontenerów pomiędzy placami składowymi oraz obszarem zasięgu suwnic kolejowych; strefa „transferowa” powinna mieścić 3 rzędy kontenerów w strefie przytorowej od strony placów składowych

5. Zaprojektować optymalną konfigurację układów suwnicowych obejmujących swoim zasięgiem zachodnią strefę buforową, układ 9 torów wraz z strefami buforowymi na międzytorzach oraz wschodnią strefę buforowo-terminalową, koncepcja układu suwnic i stref buforowych znajduje się w załączniku nr 3A

a) zaprojektować układ torów podsuwnicowych wraz z elementami niezbędnymi do pracy suwnic takimi jak: fundamenty pod tory suwnicowe, komory zasilania suwnic, hamulce, zderzaki, strefy parkingowo-serwisowe wraz z kablami zasilającymi i komunikacyjnymi, po których będą poruszać się docelowo suwnice RMG; układ torów podsuwnicowych powinien być skorelowany z ogólną, wstępną koncepcją konstrukcji suwnic, a ich nośność odpowiednio dobrana do parametrów suwnic RMG.

b) Biuro Projektów podczas projektowania szyn suwnicowych będzie stosowało zapisy aktualnej normy ISO 12488-1:2012. Jednocześnie podczas koordynacji międzybranżowej uwzględni systemy mocowania szyn podsuwnicowych, aby w toku montażu kotwy mocujące szynę suwnicową nie uszkadzały prętów głównych zbrojenia fundamentu suwnicy.

c) w porozumieniu z renomowanymi dostawcami suwnic RMG zaprojektować niezbędne instalacje na potrzeby zdalnego sterowania suwnic, dostępu do systemów serwisowych suwnic, systemu kamer CCTV instalowanych na suwnicach, komunikacji z systemami zarządzania operacjami-terminalowymi oraz zapewni odpowiedni zapas pod przyszły rozwój i etapowanie.

d) w porozumieniu z Zamawiającym przewidzieć i zaproponować etapowanie inwestycji w taki sposób by nie pociągało za sobą prac straconych

6. Zaprojektować i zaproponować rozwiązania systemów zasilania, bieżni -torów jezdnych z uwzględnieniem odpowiednich współczynników nacisku dla elektrycznych suwnic placowych typu rubber tyred gantry crane [RTG]

7. Zaprojektować system organizacji ruchu i oznakowania pól składowych dla kontenerów w części terminalowych jak również w strefach buforowych

B. Dla części „Układ drogowy” należy:

1. Zaprojektować drogi wewnątrz terminalowe, układ „pre-gate” oraz włączenie terminala do drogi krajowej nr 91, zapewniając maksymalną przepustowość przy założonych prognozach popytowych oraz z uwzględnieniem nacisku osiowego 11,5 t/oś.

W projekcie należy uwzględnić:

- a) preferowane przez Zamawiającego jest rozwiązanie wpięcia w drogę krajową nr 91, za pomocą skrzyżowania jednopoziomowego (co wynika z potoku pojazdów)
 - b) opracowanie Projektu Organizacji Ruchu w części włączenia się w drogę – drogi publiczne
 - c) rondo wjazdowo-wyjazdowe,
 - d) parking dla minimum 40 pojazdów ciężarowych w strefie przed terminalowej [pregate] dla etapu I oraz 80 dla etapu II,
 - e) odpowiednią przepustowość pasów dojazdowych wraz z systemem/obszarem pre-gate, gdzie powinny zostać zaprojektowane stanowiska do obsługi samochodów ciężarowych przez system OCR [Optical Character Recognition],
 - f) dojazd i wyjazd do/z Terminala powinien być tak zaprojektowany, aby pojazdy nie blokowały części przeładunkowej terminala,
 - g) wewnątrz terminala powinien obowiązywać ruch jednokierunkowy,
 - h) strefę wjazdową wraz z układem bramy wjazdowej, umożliwiające jednoczesny wjazd 5 pojazdów, w tym jeden pas wjazdowy dla pojazdów z ładunkiem ponadnormatywnym oraz miejsca chwilowego postoju dla pojazdów, które zostaną wytypowane np. do kontroli i powinny oczekiwać nie blokując przejazdu,
 - i) w strefach wjazdowych i wyjazdowych należy uwzględnić szlabany, kioski samoobsługowe dla kierowców, gdzie zainstalowane będą terminale komputerowe, sygnalizację świetlną oraz inne elementy zabezpieczające, stanowiska ochrony i dozoru, urządzenia monitoringu umożliwiające rejestrację stanu technicznego kontenerów takie jak: bramownice dookólne, system kamer CCTV z kontrolą wizji oraz podesty kontrolne do kontroli i oględzin wizualnych jak również zapas przepustów i studzienek umożliwiających montaż i podłączenie dodatkowych, nieprzewidzianych na etapie projektu, rozwiązań teletechnicznych w zakresie automatycznej obsługi OCR i sygnalizacji wizualno-dźwiękowej,
 - j) wagi do pomiaru DMC pojazdów oraz nacisków osiowych na każdej bramie,
 - k) drogi awaryjne oraz bramy pożarowe, jeśli są wymagane prawem,
 - l) miejsce czasowego postoju dla min. 5 pojazdów ciężarowych, naczeł w strefie kontroli terminala dla etapu I oraz min. 10 dla etapu II,
 - m) parkingi dla samochodów osobowych [około 150 miejsc parkingowych, w tym miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych oraz 10 miejsc postojowych dla samochodów elektrycznych z możliwością ich ładowania w trakcie postoju] – zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie budynków biurowo – socjalnych; dodatkowo powinny zostać zaprojektowane przepusty i studzienki umożliwiające zwiększenie liczby stacji ładowania samochodów elektrycznych w przyszłości,
 - n) miejsca parkingowe dla pojazdów terminalowych, urządzeń mobilnych przeładunkowych typu emptyhandler [EH], reachstacker [RS], rubber tired gantry crane [RTG], samochodów ciężarowych z wymiennym osprzętem [pług, zamiatarka, solarka] – łącznie ok 12 miejsc parkingowych,
2. Zaprojektować połączenie drogowe Terminala Intermodalnego z Terminalem Chemicznym
3. Zaprojektować połączenie drogowe z Halą napraw pojazdów szynowych
4. Przeprowadzić niezbędne uzgodnienia i otrzymać niezbędne pozwolenia administracyjne

C. Dla części „Układ kolejowy” [bocznicowo/terminalowy z wpięciem do infrastruktury PKP PLK] należy:

1. Opracować Projekt Organizacji Ruchu w branży kolejowej uwzględniający etapowanie inwestycji

W projekcie należy uwzględnić planowaną minimalną ilość pociągów w ciągu doby:

a) Etap I - 2024

- 8 pociągów w relacji Gdynia/Gdańsk [porty morskie] – ICY Tczew,
- 8 pociągów w relacji ICY Tczew – Gdynia/Gdańsk [porty morskie],
- 8 pociągów w relacji ICY Tczew – terminale lądowe,
- 8 pociągów w relacji terminale lądowe – ICY Tczew,

b) Etap II - 2030

- 16 pociągów w relacji Gdynia/Gdańsk [porty morskie] – ICY Tczew,
- 16 pociągów w relacji ICY Tczew – Gdynia/Gdańsk [porty morskie],
- 16 pociągów w relacji ICY Tczew – terminale lądowe,
- 16 pociągów w relacji terminale lądowe – ICY Tczew,

2. Opracować Projekt budowy torów wjazdowych i wyjazdowych z terminala wraz z wpięciem się w tory PKP PLK S.A., w Okręgu nastawczym ZTC i Okręgu nastawczym ZTA oraz uzgodnić go ze wszystkimi niezbędnymi podmiotami, instytucjami i urzędami wraz z uzyskaniem wszelkich niezbędnych pozwoleń, zgód i decyzji administracyjnych; korelacja systemu SRK PKP PLK wraz, z systemem SRK na Terminalu zostanie uszczegółowiona na etapie prac projektowych; niniejsze opracowanie musi uwzględniać następujące obszary/branże:

a) torowisko

b) odwodnienie

c) SRK

d) EOR

e) trakcję energetyczną

f) sieci elektryczne i energetyczne

g) oświetlenie bocznicy

h) teletechnikę

i) inne niezbędne

3. Dla powyższego projektowania należy uwzględnić:

3.1 układ wjazdowy i wyjazdowy

Terminal musi obsłużyć bezpośrednio kierunki [wjazdy/wyjazdy], są to:

a) kierunek północny, porty: Gdańsk, Gdynia

b) kierunek południowy: Laskowice Pomorskie [Bydgoszcz, południe kraju] przez posterunek odgałęziający Górki oraz Malinowo

c) kierunek zachodni: Starogard Gd. [Chojnice] przez posterunek Suchostrzygi oraz Malinowo

d) kierunek wschodni Malbork [Warszawa]

e) i inne

3.2 istniejące opracowanie wykonane na zlecenie PKP PLK S.A. pod nazwą „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia wraz z dobudową odcinków torów szlakowych oraz przebudową stacji Zajączkowo Tczewskie”; wszystkie prace projektowe mają uwzględniać ten fakt i na dzień uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych dokumentacja ma obejmować rozwiązania określone w w/w dokumencie; Biuro Projektów wg swojej wiedzy i doświadczenia dokona kwalifikacji, w jakim trybie uzyska niezbędne prawomocne decyzje administracyjne, umożliwiające realizację pełnego zakresu robót,

3.3 założenie, że wjazd i wyjazd z terminala ma odbywać się głównie na zasadziejazd pociągowych bezpośrednio z torów szlakowych oraz torów wyciągowych

3.4 możliwość przyjmowania przez terminal pociągów elektrycznych i spalinowych

3.5 trakcja elektryczna dla lokomotyw na terminalu, nie powinna zachodzić w kolizję z układem torów podsuwnicowych

4. Zaprojektować układ torowy bocznicy terminalowej, w tym:

a) 9 torów kolejowych dla operacji przeładunkowych [wagon/wagon, wagon/strefa buforowa/wagon, wagon/strefa terminalowa/wagon] o długości użytkowej min 750 m

b) tory podsuwnicowe skorelowane z grupą torów przeładunkowych o długości użytkowej 810 m

c) 1 tor „oblotowy” do prowadzenia prac manewrowych na bocznicy terminala

d) 2 grupy torów technicznych opartych na torze oblotowym, zlokalizowanych w zachodniej części terminala, o długości użytkowej min 800 m każda; grupy te służyć będą do odstawiania wagonów sprawnych oraz wyłączonych z eksploatacji z przeznaczeniem do naprawy,

e) wjazd do hali napraw taboru kolejowego oparty na jednej z grup torów technicznych z 2 stanowiskami torów przeznaczonych do napraw wagonów i lokomotyw, z zachowaniem przed halą napraw prostych odcinków torów o długości użytkowej min 32 m, z przeznaczeniem do wykonywania czynności technicznych i napraw wagonów oraz lokomotyw;

f) nacisk 22,5 t/oś

g) SRK terminala powinno być skorelowane z PKP PLK, ale wyłącznie na zasadzie pozwoleń na wjazdy na tory PLK; sam ruch na torach terminala i dojazdowych będzie niezależny od PKP PLK

h) Zamawiający udostępnia w załączniku do SPP nr 3B schemat układu torowego wewnątrz terminalowego jako wstępną koncepcję do przygotowania Projektu Budowlanego

5. Projekt, po uzgodnieniu z Zamawiającym kwestii wpięcia w sieć kolejową, powinien być uzgodniony z PKP PLK S.A. oraz wszelkimi innymi niezbędnymi jednostkami

6. Wszystkie zaproponowane systemy oraz materiały powinny posiadać odpowiednie deklaracje zgodności lub certyfikaty CE oraz dopuszczenia do stosowania przez PKP PLK S.A.

D. Dla części „Depot kontenerowy”

należy:

1. Zaprojektować wyodrębnioną część terminalową przeznaczoną do składowania kontenerów pustych. W projekcie należy uwzględnić:

2. pojemność placów składowych: dla etapu I - 10 000 TEU, dla etapu II - 20 000 TEU; na części depotu poruszać się będą urządzenia przeładunkowe typu: emptyhandler [EH], reachstacker [RS],
3. depot kontenerowy powinien być tak zaprojektowany, by posiadał możliwość podziału na 5 niezależnych stref, uwzględniając fakt, że operatorem każdej z nich może być inny operator / firma zewnętrzna
4. każda strefa powinna być połączona z placem składowym terminala
5. każda strefa depotu kontenerowego powinna być skomunikowana drogowo ze strefą przytorową/ transferową
6. Zaproponować i zaprojektować płytę terminalową w taki sposób, by etapowanie inwestycji nie pociągało za sobą prac straconych

E. Dla części „Terminal Chemiczny”

należy:

1. Zaprojektować wyodrębnioną część terminalową przeznaczoną do obsługi i składowania kontenerów ładownych z ładunkami niebezpiecznymi, z wyłączeniem klas IMO 6.2 i 7
2. Terminal chemiczny powinien być zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami z zakresu ochrony środowiska, Ppoż. i spełniać następujące wymagania:
 - a) drogi dojazdowe do terminala powinny w jak najmniejszym stopniu kolidować z ciągami komunikacyjnymi głównej części terminalowej lub być wyłączone i stanowić odrębny terminal skomunikowany łącznikiem z terminalem intermodalnym
 - b) plac składowy powinien być ogrodzony, z oddzielną bramą wjazdowo-wyjazdową, i posiadać – jeśli wymagane – dodatkowe bramy pożarowe
 - c) ilość składowanych kontenerów to ok. 1000 TEU w jednej warstwie – z podziałem na sekcje do składowania różnych klas ładunków niebezpiecznych
 - d) na części terminala chemicznego poruszać się będą urządzenia przeładunkowe typu: reachstacker [RS]
 - e) ruch pojazdów mechanicznych na terminalu powinien odbywać się jednokierunkowo
3. Zaprojektować i zaproponować rozwiązanie systemu suwnic placowych RTG
4. Zaprojektować strefę „czystości” wyposażoną w min. 4 stanowiska do mycia kontenerów, cystern i innych środków transportu
5. Zaprojektować system ostrzegania, zwalczania ognia i skażenia chemicznego

F. Dla części „Infrastruktura towarzysząca”

należy:

1. Zaprojektować strefę biurowo-socjalną, zlokalizowaną w grupie/kompleksie budynków lub osobno stojące budynki, bez lub z możliwością połączenia ich łącznikami/ciągami komunikacyjnymi. Wejście do budynku / budynków powinno odbywać się bezpośrednio z parkingu dla samochodów osobowych, który w założeniu ma być eksterytorialny w stosunku do części terminalowej.
 - a) budynek biurowy PCCI zakłada możliwość podnajmowania firmom zewnętrznym pomieszczeń biurowych z dostępem do węzłów sanitarnych, aneksu kuchennego oraz sali konferencyjnej; **przewidywana ilość osób znajdujących bezpośrednie stanowiska pracy w przedmiotowym budynku to 100 osób**; w budynku poza pomieszczeniami biurowymi, węzłami sanitarnymi, zapleczem kuchennym, powinny być zlokalizowane również dwie serwerownie [serwerownia PCCI oraz urządzeń

zewnętrznych do których dostęp będą miały firmy serwisujące infrastrukturę CCTV, OCR, system dozoru i dostępu, itp.], dwie sale konferencyjne; uszczegółowienie funkcjonalności budynku zostanie określone na etapie uzgodnień

b) budynek / siedziba Izby Celno-Skarbowej – **przewidywana ilość osób znajdujących bezpośrednio stanowiska pracy w przedmiotowym budynku 20 osób**; budynek powinien być wyposażony w węzeł sanitarny w tym natryski, pomieszczenie szatni, serwerownia, aneks kuchenny z pomieszczeniem socjalnym, magazynek podręczny, pokój kierownika oraz salę odpraw celnych; uszczegółowienie funkcjonalności budynku zostanie określone na etapie uzgodnień

c) hostel dla drużyn kolejowych, kierowców pojazdów ciężarowych, serwisantów infrastruktury terminalowej, z zapleczem socjalnym i gastronomicznym w postaci kantyny zarządzanej przez firmę zewnętrzną; **hostel powinien posiadać 10 pokoi 2 osobowych**, w których znajdować powinny się węzły sanitarne z natryskiem, ogólnodostępny aneks kuchenny; uszczegółowienie funkcjonalności budynku zostanie określone na etapie uzgodnień

d) **budynek biurowo-socjalny mieszczący sterownię operacyjną terminala z nastawnią kolejową, pomieszczenie biurowe, podręczne magazyny, szatnie dla ok 180 osób**, aneks kuchenny i stołówkę, węzeł sanitarny wraz z natryskami; ilość osób znajdujących bezpośrednio stanowiska pracy w systemie zmianowym w przedmiotowym budynku oraz uszczegółowienie funkcjonalności zostanie określone na etapie uzgodnień; należy również rozważyć i zaproponować etapowanie realizacji na podstawie szacowanej ilości zatrudnionych osób w stosunku do etapów inwestycji

2. Zaprojektować pomieszczenie sterowni terminala, gdzie znajdować się będzie / będą systemy BMS zarządzające od strony eksploatacyjnej terminalem, budynkami i innymi obiektami

3. Zaprojektować warsztat naprawy pojazdów placowych EH, RS, ciągników siodłowych i naczep oraz innych maszyn. Konstrukcja budynku powinna dawać możliwość zainstalowania suwnicy podstropowej. Budynek powinien posiadać kanał najazdowy, min. 2 podręczne magazyny na materiały eksploatacyjne, smary, oleje itp., pomieszczenie biurowe z dwoma stanowiskami pracy oraz węzeł sanitarny. W budynku powinny znajdować się przyłącza sprężonego powietrza, gazów technicznych, gniazda siłowe elektryczne, przyłącza wody do myjek ciśnieniowych, odciągi spalin pyłów i gazów powstających w procesie spawania, i ewentualnie inne urządzenia, których zastosowanie będzie rozważane na etapie prac koncepcyjnych i uznane za konieczne.

4. Zaprojektować warsztat napraw pojazdów kolejowych. Hala napraw ma służyć do napraw i utrzymania bieżącego wagonów, lokomotyw spalinowych i elektrycznych różnego typu. Wysokość hali zgodnie z wymaganiami producentów lokomotyw. Wewnątrz hali min. 2 tory o długości ok. 60m/b, z czego jeden z nich zerowy – normatywny. Do hali powinno być możliwe wprowadzenie / wyprowadzenie taboru w zestawie minimum tj. lokomotywa manewrowa + 1 wagon 104'. Tory te powinny być skomunikowane z układem projektowanej bocznicy kolejowej w sposób taki, by nie zakłócał on ruchu pociągów kontenerowych oraz prac przeładunkowych na terminalu. Tory wewnątrz hali muszą być wyposażone w kanały warsztatowe i kanały kieszeniowe. Budynek powinien być wyposażony w suwnicę i podnośniki do wagonów i lokomotyw, stanowiska do pomiaru wózków, prasę hydrauliczną, lokalne odciągi spalin pyłów i gazów powstających w procesie spawania, i ewentualnie inne urządzenia, których zastosowanie będzie rozważane na etapie prac koncepcyjnych i uznane za konieczne. Nawierzchnia przy torze do obsługi lokomotyw powinna być przygotowana na ustawianie ciężkich podnośników do lokomotyw wraz z wyprowadzeniem z nawierzchni niezbędnych instalacji. Przestrzeń tuż obok torów winna być wyposażona w punkty kotwiczenia umożliwiające prostowanie ram wagonów 40', 60', 80', 90' i 104'. Do opracowania pozostaje także system zabezpieczenia osobistego pracowników pracujących w hali napraw na wysokości. Hala powinna posiadać warsztat mechaniczny i elektryczny, podręczny magazyn materiałów eksploatacyjnych, pomieszczenie biurowe z dwoma stanowiskami pracy. W budynku powinny być przyłącza sprężonego powietrza, gazów technicznych, gniazda siłowe elektryczne, przyłącza wody do myjek ciśnieniowych. Hala powinna być doświetlona światłem dziennym. Pełna funkcjonalność hali napraw pojazdów szynowych zostanie określona na etapie uzgodnień

5. Zaprojektować wiatę / hangar przeznaczony do naprawy kontenerów. W miejscu tym powinny znajdować się przyłącza sprężonego powietrza, gazów technicznych, gniazda siłowe elektryczne, przyłącza wody do myjek ciśnieniowych, odciągi spalin pyłów i gazów powstających w procesie spawania, i ewentualnie inne urządzenia, których zastosowanie będzie rozważane na etapie prac koncepcyjnych i uznane za konieczne

6. Zaprojektować magazyn [zasiek], miejsce składowania gazów technicznych
7. Zaprojektować instalację sprężonego powietrza, sprężarkownię – budynek techniczny lub pomieszczenie przynależne do warsztatu z przeznaczeniem na zainstalowanie sprężarki/ sprężarek do ładowania układów hamulcowych składów pociągów znajdujących się na bocznic terminalowej, jak również do przeprowadzania prób hamulców w hali naprawczej taboru kolejowego oraz innych urządzeń, maszyn, narzędzi z użyciem sprężonego powietrza, znajdujących się w warsztatach naprawczych na terenie terminala; udzielić rekomendacji czy zastosować jedną czy kilka instalacji doprowadzających sprężone powietrze do miejsc końcowego przeznaczenia.
8. Zaprojektować stację paliw dla lokomotyw i maszyn placowych. Stacja paliw [ON] powinna być zaprojektowana w systemie bezobrotowym, z terminalami na karty magnetyczne, umożliwiającymi pobór paliwa przez upoważnione osoby. Pojemność podziemnego zbiornika / zbiorników ok 20 tys. l.; dodatkowo należy przeprowadzić analizę jakie obowiązki generuje posiadanie wewnątrzskładowej stacji paliw po stronie właściciela / użytkownika
9. Zaprojektować strefę czystości / myjnię pojazdów mechanicznych, w tym terminalowych maszyn przeładunkowych i urządzeń mobilnych oraz kontenerów; strefa ta powinna znaleźć się w bliskim, sąsiedztwie warsztatu napraw pojazdów placowych
10. Zaprojektować strefę czystości / myjnię taboru kolejowego, w tym lokomotyw i wagonów. Strefa powinna być wyposażona w odpowiednie odwodnienie, zasilanie w wodę, przyłącza elektryczne i sprężonego powietrza
11. Zaprojektować wiatę garażową dla pojazdów terminalowych
12. Zaprojektować miejsce / miejsca przeznaczone do składowania odpadów, w tym olei, smarów, złomu
13. Zaprojektować budynek magazynowy w eksterytorialnej części terminala, o powierzchni ok. 20 000m²; magazyn powinien być zaprojektowany w sposób modułowy, tak by w razie konieczności można było wydzielić w nim niezależne powierzchnie ok 5 000 m² każda, **z oddzielną strefą socjalno-biurową; z parkingiem dla samochodów osobowych min. 100 m.p** oraz samochodów ciężarowych min. 40 m.p.; dojazd do magazynu powinien odbywać się z ronda wjazdowego bądź strefy pre-gate.; budynek magazynowy powinien również być skomunikowany ze strefą terminalową poprzez bramę wjazdową, obsługiwaną poprzez system OCR; podstawowe założenia obiektu magazynowego:
 - a) rozstaw słupów ok. 12 x 24 m
 - b) wysokość netto ok. 10 m
 - c) temperatura wewnątrz magazynu min. 12oC
 - d) nacisk na 1m² min. 5t
 - e) instalacja p.poż zgodnie z normami i przepisami; zakłada się ewentualnie w przyszłości możliwość instalacji systemów tryskaczowych
 - f) sposób składowania wewnątrz magazynu: blokowy na poziomie 0, regały wysokiego składowania
 - g) ilość poziomów składowania 0+4
 - h) wysokość jednostki paletowej max. 1,8m
 - i) ilość doków załadunkowych ok. 20
14. Zaprojektować magazyn soli i piasku wraz z silosem załadunkowym dla ok. 10 t. surowca
15. Zaprojektować rezerwowe źródło zasilania dla kompleksu biurowo-socjalnego, budynków hali napraw, magazynu [oświetlenie], systemów IT, CCTV i systemów kontroli dostępu oraz innych elementów koncepcji, zdefiniowanych w toku jej opracowywania; system zasilania powinien być wyposażony w moduł SZR [samoczynne załączenie rezerwy], czyli w przypadku zaniku mocy uruchamiający prąd w wyznaczonych miejscach
16. Zaprojektować / zaproponować rozwiązanie kolejowego skanera RTG dla potrzeb sprawowania kontroli i dozoru celnego; urządzenie rentgenowskie ma służyć do wykrywania nielegalnych towarów, materiałów wybuchowych, promieniotwórczych, narkotyków, broni palnej oraz do wykrywania skrytek, dodatkowych elementów

konstrukcyjnych wszystkich typów/rodzajów wagonów towarowych i kontenerów [np. podwójne ściany, podłogi, przegrody, zabudowy, dodatkowe zbiorniki], w szczególności zaś do szybkiej [bez konieczności otwierania wagonu] weryfikacji deklaracji przewozowych; skaner powinien być posadowiony na torach wjazdowych od strony ZTC [Gdańsk] zgodnie z zachowaniem wytycznych dotyczących bezpieczeństwa, a w szczególności zachowania stref ochronnych dla osób fizycznych

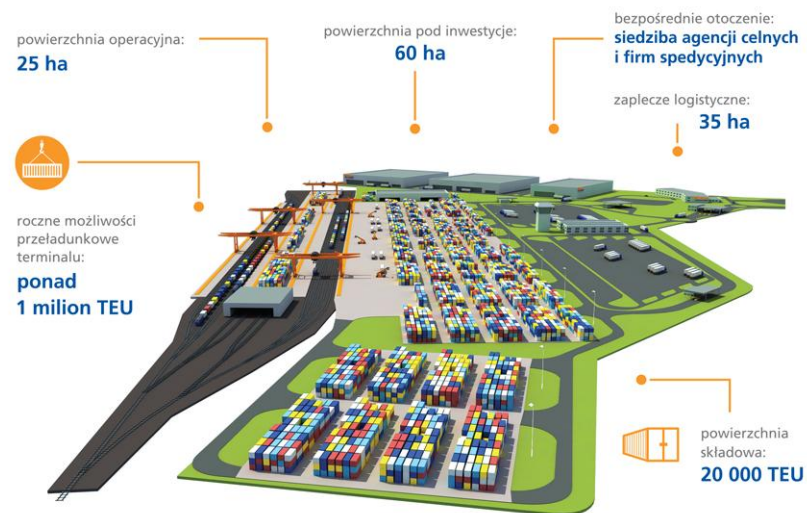
17. Zaproponować / zaprojektować miejsce składowania śniegu

Na podstawie zapisów powyższej specyfikacji przedmiotu przetargu pod pełną nazwą „BRAMA POMORZA - „SUCHY PORT” W ZAJĄCZKOWIE TCZEWSKIM JAKO CENTRUM KONSOLIDACYJNO-DYSTRYBUCYJNE WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ ZAPLECZOWĄ DLA PORTÓW GDAŃSKA, GDYNI I ELBLĄGA”. NAZWA ROBOCZA ZADANIA INWESTYCYJNEGO „ICY TCZEW”. (https://www.pccintermodal.pl/wp-content/uploads/2021/02/Secyfikacja_Przedmiotu_Przetargu_ICYTczew_23_02_2021.pdf) oraz dostępnych koncepcji i wizualizacji (ryc. 128, 129, 130, 131,132) możliwe jest zaprezentowanie koncepcji przygotowywanego projektu i pokazania jego znaczenia dla gospodarki regionu.



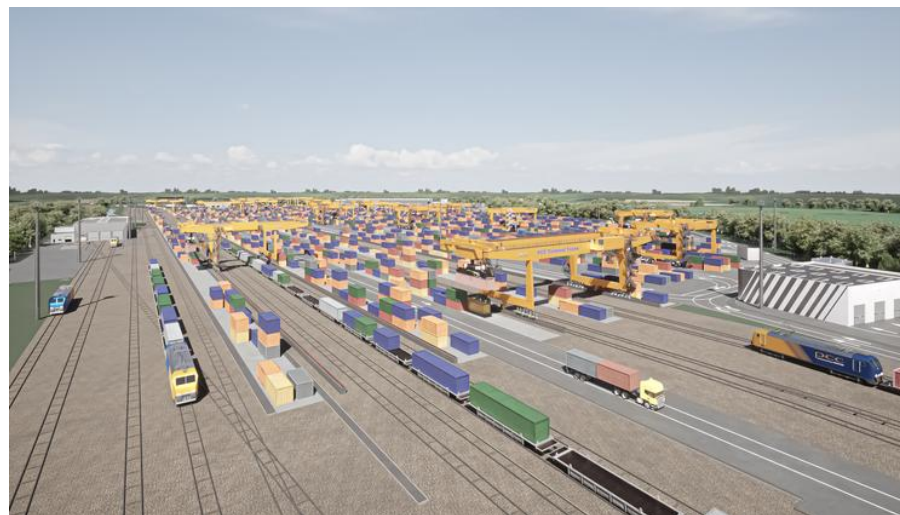
Ryc. 128. Wizualizacja suchego portu Zajęczkowo Tczewskie.

Źródło: https://www.pccintermodal.pl/wp-content/uploads/2021/02/Secyfikacja_Przedmiotu_Przetargu_ICYTczew_23_02_2021.pdf



Ryc. 129. Koncepcja suchego portu Zajaczkowo Tczewskie. Źródło: <https://www.trojmiasto.pl/biznes/Do-zagospodarowania-masz-10-hektarow-Za-10-tys-zl-n59988.html>

Ryc.130. Suchy port Zajaczkowo Tczewskie w dokumentacji. Źródło: <https://intermodalnews.pl/2021/12/03/suchy-port-w-zajaczkowie-tczewskim-ruszy-na-cztery-lata/> można będzie spodziewać się utworzenie ok. 350-400 miejsc pracy i zagospodarowania ponad 60 ha pod funkcje logistyczno-magazynowe.



Ryc. 131,132. Zajaczkowo Tczewskie <https://www.slaskibiznes.pl/wiadomosci,firma-z-katowic-projektuje-najwiekszy-terminal-w-polsce-wizualizacje,wia5-2-6418-3.html>

Wskazana powyżej skala projektu przetargu pod pełną nazwą „BRAMA POMORZA - „SUCHY PORT” W ZAJĄCZKOWIE TCZEWSKIM JAKO CENTRUM KONSOLIDACYJNO-DYSTRYBUCYJNE WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ ZAPLECZOWĄ DLA PORTÓW GDAŃSKA, GDYNI I ELBLĄGA”. NAZWA ROBOCZA ZADANIA INWESTYCYJNEGO „ICY TCZEW” obrazuje jej znaczenia dla dalszego rozwoju gospodarczego Gminy Miasto Tczew oraz pozyskania dużej liczby nowych miejsc pracy.

4.4. Ocena efektywności przyłączenia obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo do miasta Tczew

Gmina Miasto Tczew zgłaszając ponowną potrzebę zmiany granic administracyjnych wystąpiło z propozycją rozszerzenia granic o 7 obszarów na terenie Gminy Wiejskiej Tczew. Zgłoszona propozycja wymaga przeprowadzenia bardzo szczegółowych analizy przestrzenno-geograficznej, społeczno-ekonomicznej oraz funkcjonalno-przestrzennej. Należy przy tym zaznaczyć, że nie jest to pierwsza propozycja zmiany granic miasta Tczew w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat. Największą w historii powierzchnię (35 km²) Tczew osiągnął w 1952 roku po utworzenia Powiatu Miejskiego Tczew. Po reformie terytorialnej kraju w 1972 roku powierzchnia Tczewa kurczy się do 22 km² a miasto traci w całości Tczewskie Łąki. Nowa granica przecina w połowie stację towarową w Zajączkowie. W mieście pozostają zabudowania stacji a układ torowy od tego czasu (ponad 50 lat) znajduje się na terenie Gminy Wiejskiej Tczew. Kolejne próby rozszerzenia granic miasta podejmowano w 1976 roku (Czarlin, Rokitki, Zajączkowo – 170 ha). W 1989 roku nowy plan zagospodarowania miasta do 2000 roku przewidywał rozwój Tczewa w kierunku wsi: Czarlin, Czatkowy, Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki, a planowane rozszerzenie obejmowało powierzchnię ok. 700 ha. Sprzeciw mieszkańców i władz oraz reforma terytorialna kraju zablokowała dalsze prace w tej sprawie. Kolejny raz występowano z wnioskiem w 1991 roku z I Wariantem rozszerzenia o 300 ha, a w II Wariacie o ok. 280 ha. Negocjacje zakończyły się niepowodzeniem. W 1993 roku wnioskowano o włączenie 48 ha Rokitek, co uzasadniano funkcjonowaniem GPEC – ale zostało to odrzucone. W 1999 roku powstała analiza funkcjonalno-przestrzenna wskazująca tereny Rokitek, Śliwin, Czarlina i Bałdowa do procesów dalszej urbanizacji. W 2001 roku RM powołała zespół do rozwoju SSE oraz zobowiązano władze miasta do starań o zmianę granic miasta. W 2019 roku ponownie występowano z propozycją rozszerzenia granic miasta o Rokitki (696 ha) i Śliwiny (490 ha). Kierunkowo rozszerzanie granic powinno było obejmować tereny sołectw Czarlin i Bałdowo. W 2022 roku Decyzją MON obszar poligonów tczewskich o powierzchni ok. 140 ha zostaje ustalony jako teren zamknięty w resorcie obrony narodowej. Niepowodzeniem kończą się starania miasta o przejęcie przez nie i zagospodarowanie tego terenu. Tczew znowu traci odgórną decyzją istotny obszar rozwojowy. Należy podkreślić, że teren ten jest ze wszystkich stron otoczony nieruchomościami zabudowanymi o funkcjach mieszkaniowych, komunalnych i komunikacyjnych. Według stanu na przełom 2025/2026 roku był to w obecnych granicach administracyjnych jedyny dość rozległy obszar (140 ha) który mógłby być rezerwą pod np. realizację budownictwa mieszkaniowego i usług nieuciążliwych (od strony zakładu utylizacji odpadów). Gmina miasto Tczew w obecnych granicach administracyjnych zajmuje powierzchnię 2 235,60 ha a według danych meldunkowych pod koniec 2024 roku w gminie miasto Tczew zameldowanych było 52 419 mieszkańców. Bardzo ważne jest podkreślenie, że Gmina Miasto Tczew cechuje się nieomal całkowitym brakiem rezerw terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, wielorodzinną, usługową i przemysłową. Najnowsza składana na przełomie 2025/2026 roku propozycja rozszerzenia granic administracyjnych jest formą zapobiegnięcia stagnacji społeczno-gospodarczej oraz podejmowania działań prorozwojowych miasta. W skali całego kraju bardzo poważnym problemem jest częściowo niekontrolowana suburbanizacja obszarów podmiejskich miast oraz zjawisko „urbansprawl” czyli rozlewania się zabudowy miejskiej na terenach wiejskich. Niekontrolowane rozlewanie się zabudowy na obszarach podmiejskich będących terenami wiejskimi wynika w dużym stopniu z ułomnej polityki planistycznej oraz nienadążania za procesami urbanizacji na terenach wiejskich. Gminy wiejskie – w tym jak się przypuszcza Gmina Wiejska Tczew ze względów techniczno-organizacyjnych oraz finansowych nie prowadzi tzw. aktywnej polityki planistycznej polegającej na bieżącym uchwalaniu MPZP. Gmina Wiejska Tczew jak można przypuszczać prowadziła tzw. bierną politykę planistyczną, gdzie podstawą do działań jest Studium a nie MPZW a realizacja inwestycji – w szczególności deweloperskich odbywało się na podstawie wydawanych warunków zabudowy – o które występowali przedsiębiorcy i inwestorzy. Tak realizowana „ułomna” polityka planistyczna prowadzi do pogłębiania chaosu przestrzennego i znaczącego niekontrolowanego wzrostu kosztów życia mieszkańców. Gmina Miasto Tczew jest zdania, że „Potrzeba zmiany granic wynika z dynamicznego rozwoju przestrzennego Tczewa i terenów przyległych, na których w ostatnich latach obserwuje się intensywną zabudowę mieszkaniową oraz rozwój funkcji miejskich. Obszary te, zarówno pod względem zagospodarowania, jak i sposobu życia mieszkańców, stanowią naturalne przedłużenie tkanki miejskiej. W praktyce funkcjonują one już dziś jako integralna część Tczewa, korzystając z miejskiej infrastruktury drogowej, edukacyjnej, kulturalnej i komunalnej. Obecny przebieg granic nie odzwierciedla faktycznych powiązań funkcjonalnych i społecznych, co powoduje szereg trudności w planowaniu przestrzennym, realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz świadczeniu usług publicznych. Zmiana granic pozwoli na uporządkowanie tego stanu rzeczy, zapewnienie spójności terytorialnej oraz efektywne zarządzanie przestrzenią i zasobami miasta. Ważnym elementem planowanej korekty jest włączenie terenów o potencjale inwestycyjnym, co umożliwi w szczególności pełne wykorzystanie terenów w ramach Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Zwiększenie powierzchni miasta pozwoli również zabezpieczyć obszary pod rozbudowę i modernizację infrastruktury technicznej, w tym sieci wodno-kanalizacyjnej oraz zapewni odpowiednie rezerwy terenowe dla infrastruktury krytycznej i komunalnej. Korekta granic rozwiąże ponadto istniejące problemy związane z przebiegiem pasów drogowych i zarządzaniem infrastrukturą komunikacyjną w rejonach granicznych, gdzie obecnie część dróg formalnie znajduje się poza granicami miasta, mimo że jest utrzymywana przez miejskie służby. Proponowany obszar do przyłączenia obejmuje w całości - sołectwa Rokitki i Bałdowo i w części - sołectwa Czarlin, Śliwiny, Zajączkowo, Tczewskie Łąki i Czatkowy. Proponowane rozszerzenie granic Gminy Miasto Tczew może oznaczać wzrost liczby mieszkańców o ok. 2066 osób (Rokitki) i 940 osób (Bałdowo z Knybawą) oraz o kilkadziesiąt osób zamieszkujących na pozostałych obszarach (np. Zajączkowo).

Lp.	Badany obszar	Analizowany obszar w ha	Powierzchnia ekspercka w ha
1	Bałdowo	745,6210	251,50
2	Czarlin	118,7037	118,70
3	Śliwiny	70,3208	70,32
4	Rokitki	696,6517	291,65
5	Zajączkowo	195,2484	195,25
6	Tczewskie Łąki	22,2129	22,21
7	Czatkowy	22,4279	22,43
Suma		1871,1864	972,07
Tczew	2235,06 ha	4106,2464	3207,1264

Tab. 10. Powierzchnia analizowanych obszarów włączenia oraz autorska powierzchnia ekspercka. W wyniku podjętej bardzo pogłębionej analizy wielokryterialnej obejmującej również studium historycznych zmian granic miasta Tczew możliwa była optymalizacja kierunków i skali zmian administracyjnych. Analiza uwarunkowań geograficznych, hydrologicznych, glebowych, wodnych, zagrożenia powodziowego, barier przyrodniczych i antropogenicznych, stopnia rozwoju i nasycenia infrastrukturą sieciową oraz historycznymi i współczesnymi kierunkami gospodarowania pozwoliła na doprecyzowanie i zdefiniowanie każdego z badanych obszarów pod względem obszaru, funkcji oraz roli w strukturze przestrzennej miasta lub gminy Tczew. Wyniki analiz pozwoliły na dokładne określenie nazwy oraz zasięgu badania każdego obszaru lub podobszarów danego obszaru i określenie najbardziej optymalnego zakresu zmian administracyjnych. Optymalizacja ta polegała na eksperckim wskazaniu zakresu i kierunku zmian dla każdego z badanych obszarów i podobszarów. W przypadku części z nich wyniki analiz w pełni potwierdziły skalę i kierunek proponowanych zmian granic administracyjnych.

4.5. Charakterystyczne cechy poszczególnych obszarów i ich wpływ na funkcjonowanie: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo przed i po włączeniu w granice m. Tczew

W przypadku dwóch największych obszarów (Rokitki, Bałdowo) ujawnione zostały niezwykle istotne czynniki i uwarunkowania, które zdaniem autora dokumentu korygują skalę zmiany granic oraz pozwalają ustalić ich przebieg w sposób całkowicie niezależny z wyznaczeniem czy zastosowaniem wymiennych – mierzalnych uwarunkowań geograficzno-przestrzennych, środowiskowych i funkcjonalno-użytkowych. Badanie efektywności rozszerzenia dla każdego z obszarów i podobszarów danego obszaru pozwoliło na optymalizację postulowanych działań w tym zakresie. Zalecenia dla dokonania optymalnego czy najbardziej efektywnego rozszerzenia granic Gminy Miasto Tczew z uszanowaniem historycznych oraz fizyczno-geograficznych uwarunkowań przestrzennych oraz tzw. ciągłości zabudowy i funkcji są następujące:

1. OBSZAR CZATKOWY – przedłużenie ciągłości administrowania tarasy zalewowej Rzeki Wisły wewnątrz historycznego układu umocnień i wałów przeciwpowodziowych w bezpośrednim sąsiedztwie oczyszczalni ścieków jako teren użytkowany wyłącznie rolniczo o powierzchni 22,4279 ha (dz. 160/2, 153, 154, 156/1, 155, 159/1, 156/6, 156/4, 160/1, 158, 156/2, 156/5, 159/2, 157, 156/3) – powinien być włączony bez jakichkolwiek uwarunkowań w granice Gminy Miasto Tczew jako bezpośrednia rezerwa pod rozbudowę infrastruktury wodno-ściekowej niezbędnej dla obsługi aglomeracji wodnościekowej Tczew. Brak bezpośredniego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej i możliwość dalszego rozwoju i konsolidacji funkcji związanych z gospodarką wodnościekową jest dodatkowym argumentem za włączeniem tego obszaru do Gminy Miasto Tczew.
2. PODOBSZAR TCZEWSKIE ŁĄKI I – jako pas drogowy ulicy Czatkowskiej oraz ulicy Malinowskiej o powierzchni 5,61 ha (dz. 234/7, 234/6, 234/2, 234/4, 234/5, 206/1, 198, 233) zlokalizowany częściowo w granicach Gminy Wiejskiej Tczew wymaga uporządkowania praw własności terenu oraz formalnego objęcia go obsługą przez instytucje i służby Gminy Miejskiej Tczew. Niezbędna modernizacja odcinka ulic o długości ok. 1,5 km z gruntowną przebudową i modernizacją techniczną to znaczne koszty realizacyjne a środki na jej realizację łatwiej będzie zabezpieczyć Gminie Miasto Tczew jako jednostce, której dla dobra obu samorządów łatwiej będzie również zabezpieczyć i wykonać tego typu inwestycję. Autor ekspertyzy nie widzi jakichkolwiek przeciwskażeń prawnych, społecznych, funkcjonalnych dla włączenia tego podobszaru w granice Gminy Miasto Tczew.
3. PODOBSZAR TCZEWSKIE ŁĄKI II – jako fragment terenu rolnego oraz terenu o funkcji kolejowej o powierzchni 1,95 ha (dz. 177, 178/1, 176/1) ze zlokalizowanym na nim odcinkiem 205 m dwutorowej linii kolejowej nr 9 oraz 110 metrowym odcinkiem jednotorowej linii kolejowej nr 728 w granicach administracyjnych Gminy

Wiejskiej Tczew. Zdaniem autora ekspertyzy włączenie tego niewielkiego podobszaru jest niezbędne dla potrzeb uporządkowania praw własności gruntów oraz zarządzania planistycznego wokół terenów kolejowych. Włączenie tego podobszaru w śladowym stopniu wpłynie na zmiany powierzchni gmin i ich funkcjonowanie, jednak może być istotnym elementem porządkowania problematyki planistycznej.

4. PODOBSZAR TCZEWSKIE ŁĄKI III – jako teren o funkcjach rolniczych o powierzchni 118,70 ha (dz. 3, 9/7, 2, 5, 6, 4, 7, 1) w granicach administracyjnych Gminy Wiejskiej Tczew. Projektowana inwestycja pt. Suchy Port Zajączkowo Tczewskie wymaga bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej w bezpośrednim sąsiedztwie torów odstawczych towarowej stacji kolejowej w Zajączkowie, a zatem w celu realizacji tego projektu niezbędna jest formalna współpraca z jednostką samorządu terytorialnego zdolną ekonomicznie i organizacyjnie do sprostania realizacji części komunikacyjnej i infrastrukturalnej wymaganej przy budowie wartego ok. 340-380 mln zł projektu jakim ma być Suchy Port Zajączkowo Tczewskie.
5. ZAJĄCZKOWO – jako teren o funkcjach rolniczych o powierzchni 186,83 ha (dz. 45, 49, 79/1, 64, 66/7, 66/13, 66/14, 186, 184, 66/5, 37, 183, 74/5, 182, 181, 74/18, 74/17, 66/11, 77, 120, 70, 82, 52, 67, 116, 66/12, 119/2, 74/16, 119/1, 57/1, 58, 55, 41/1, 71/2, 117, 76, 75, 63/3, 81/1, 39/1, 48/5, 188, 74/11, 48/11, 189, 62, 71/1, 57/2, 73/1, 50/5, 185, 40/1, 42/2, 50/1, 50/2, 50/4, 187, 118, 51, 35, 73/2, 42/1, 48/7, 36/2, 72, 74/2, 74/14, 41/2, 40/2, 39/2, 36/1, 69/1, 74/12, 80/1, 63/6, 66/6, 68, 69/2, 121, 56, 63/4, 53, 65, 78, 63/5, 43, 54, 59, 60, 63/1, 61, 74/15, 66/1, 66/9, 66/10, 44/3, 44/1, 44/2, 20, 38) pomiędzy liniami kolejowymi LK9 i LK 730 oraz DK91 w granicach administracyjnych Gminy Wiejskiej Tczew. Projektowana inwestycja pt. Suchy Port Zajączkowo Tczewskie wymaga bezpośredniego dostępu do infrastruktury kolejowej w bezpośrednim sąsiedztwie torów odstawczych towarowej stacji kolejowej w Zajączkowie, a zatem w celu realizacji tego projektu niezbędna jest formalna współpraca z jednostką samorządu terytorialnego zdolną ekonomicznie i organizacyjnie do sprostania realizacji części komunikacyjnej i infrastrukturalnej wymaganej przy budowie wartego ok. 340-380 mln zł projektu jakim ma być Suchy Port Zajączkowo Tczewskie.
6. ROKITKI południowo-wschodnie – jako część obszaru ROKITKI o bardzo zróżnicowanych funkcjach klasycznej silnie zurbanizowanej strefy podmiejskiej z zabudową zagrodową, rezydencjonalną, mieszkaniową jednorodzinną wolnostojącą, mieszkaniową jednorodzinną szeregową, wielorodzinną, usługową, magazynową, przemysłową, energetyczną i specjalną o powierzchni ok. 291,95 ha (spośród 696,65 ha całego obrębu Rokitki) obejmujące kilkaset nieruchomości między LK203 a granicą Gminy Miasto Tczew, granicą obrębu Śliwiny z dz. 347/1, 108, 346, 96/2, 96/5, 96/4, 96/3, 96/1, 97/12, 97/13, 97/14, 97/15, 97/11, 98, 97/10, 97/9, 97/8, 97/4, 99, 97/7, 97/6, 97/2, 100, 339/1, 337/3, 104/12, 104/3, 104/9, 103, 104/11, 104/8, 104/7, 337, 104/6, 101, 90, 83/1, 79, 67, 64, 65, 66/6, 66/5, 66/2, 66/3, 68, 69, 70, 71, 72/1, 72/2, 72/3, 72/4, 72/5, 73/2, 74/2, 74/3, 78/23, 73/1, 78/22, 78/13, 78/11, 78/10, 78/8, 78/9, 74/1, 74/4, 75, 76/1, 76/2, 77/1, 77/4, 77/3, 78/7, 78/6, 78/5, 78/3, 78/4, 78/14, 78/18, 78/19, 78/20, 78/17, 78/21, 78/16, 78/1) po północno-zachodniej stronie LK 203 przy ul. Kasztanowej jako możliwy do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew obszar zabudowy zagrodowej, jednorodzinnej, szeregowej i rezydencjonalnej z elementami usług (np. remiza OSP w Rokitkach).
7. ŚLIWINY – jako teren o funkcjach rolniczych o powierzchni 70,32 ha (dz. 76/1, 154/5, 154/1, 154/2, 154/3, 154/4, 154/6, 154/7, 75/1, 74, 73, 72, 70, 85, 77/2, 154/8, 71, 78, 148/5, 87/23, 84) przeznaczony pod rozszerzenie strefy zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o niskiej intensywności, zabudowy szeregowej o niskiej intensywności, zabudowy jednorodzinnej i rezydencjonalnej oraz usługowej z możliwością poprowadzenia końcowego odcinka południowej obwodnicy Tczewa dołączonej do osiedla Nowe Rokitki do ul. Tczewskiej. Byłaby to strefa zrównoważonego przejścia z zabudowy o wysokiej intensywności w kierunku zabudowy podmiejskiej o niskiej intensywności, nawiązującej charakterem do nowej zabudowy w sąsiedztwie „starych” Śliwin.
8. CZARLIN – jako teren o funkcjach rolniczych z czynną obecnie kopalnią kruszywa „Czarlin” o powierzchni 118,70 ha (dz. 110/1, 31/1, 111, 112/6, 33, 27/2, 32/7, 34/5, 110/2, 112/13, 112/11, 112/12, 112/10, 31/5, 112/4, 112/5, 28/2, 31/8, 31/9, 112/3, 32/8, 34/6, 32/9, 31/7, 28/1, 27/1, 29/4, 29/3, 30/1, 31/4, 29/6, 29/5, 26, 30/2, 35, 38/5, 109/2, 34/4, 40/12, 36/10) przeznaczony pod lokalizację zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o niskiej intensywności, zabudowy szeregowej, zabudowy mieszkaniowej rezydencjonalnej oraz usługowej z możliwością wytrasowania południowej obwodnicy Tczewa. Wschodnia część tego obszaru między DK91 a linią kolejową relacji Tczew – Bydgoszcz może być przeznaczona pod tereny magazynowe i przemysłowe z prowadzącą obok nich południową obwodnicą Tczewa łączącą się w kierunku wschodnim z obszarem Bałdowo północne do zmodernizowanej ul. Czesława Miłosza. Należy rozważyć budowę wiaduktu drogowego nad LK 131 relacji Tczew – Bydgoszcz. Obszar ten stanowiłby rezerwę pod rozbudowę Osiedla Witosa z uwzględnieniem niezbędnych usług społecznych.

9. BAŁDOWO północne z wyniesieniem KNYBAWY – jako teren o dominującej funkcji rolniczej ze skupieniami zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i rezydencjonalnej rozmieszczonej wzdłuż kilku ulic północnego Bałdowa (ul. Czesława Miłosza, Wspólna, Św. Wojciecha 1, 3, 4A, 4B, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 11A, 24, 25, ul. Miła oraz w KNYBAWIE ul. Knybawska, Jesionowa, Spacerowa, Słoneczna, Pogodna, Polna, Nad Strumykiem, Wałowa oraz Nadwiślańska) gdzie granicą włączenia do Gminy Miasto Tczew byłaby północna krawędź działki 214 pod DK22 od Mostu Knybawskiego poprzez południową granicę dz. 201 i wschodnią granicę działki 198 z rzeką Drybak. Dalej granica włączenia przebiegałaby wschodnią granicą dz. 188/2. 185, a następnie wschodnią i północną granicą dz. 176/2. Dalej granica Gminy Miasto Tczew przebiegałaby zachodnią stroną dz. 158 pod rzeką Drybak, do południowej granicy dz. 150. Po przecięciu dz. 148 nowa granica miasta byłaby poprowadzona południową granicą dz. 146 do dz. 141 i 34/1 które trzeba podzielić środkiem przepustu pod ul. Św. Wojciecha. By nie naruszać istniejących podziałów geodezyjnych nieruchomości dalsza część granicy Gminy Miasto Tczew mogłaby przebiegać wzdłuż zachodniej linii granicy działki 34/1, a następnie wzdłuż granicy południowej dz. 33/33. Dalszy odcinek granicy miasta Tczew przebiegałby wzdłuż południowej części gruntu ornego i północnej części pastwiska by kontynuować przebieg w kierunku zachodnim południową granicą dz. 32/1. Konieczny byłby podział dz. 32/8 na część północną w granicach Gminy Miasto Tczew oraz część południową w granicach Gminy Wiejskiej Tczew. Dalszy odcinek granicy byłby poprowadzony wzdłuż południowej linii granic dz. 31, 28, 27/2, a następnie po zmianie kierunku na południowy po północnej stronie dz. 72. w kierunku zachodnim. Ostatni odcinek nowej granicy Gminy Miasto Tczew przebiegałby wzdłuż południowej granicy działki 18 oraz 15 łącząc się z granicą obrębu CZARLIN. W granice Gminy Miasto Tczew włączona byłaby dz. 15, 14 oraz 13 łącząc się w ten sposób z włączanym obszarem Czarlin – umożliwiając płynne wytrasowanie południowej obwodnicy Tczewa z wiaduktem nad LK 131 Tczew – Bydgoszcz ponad dz. 14 należącą do PKP PLK. Tym samym w granice Gminy Miasto Tczew włączona byłaby wyłącznie północna część obszaru Bałdowo z wyniesieniem Knybawy o łącznej powierzchni ok. 251.50 ha spośród planowanych pierwotnie aż 745, 6210 ha całego obrębu BAŁDOWO. Wyznaczenie północnego BAŁDOWA i wyniesienia KNYBAWY jako najwłaściwszego zdaniem eksperta rozwiązania kompromisowego wynika z potrzeb uszanowania woli dużej części mieszkańców obrębu Bałdowo. W obrębie tym znajduje się bardzo rozległy obszar ponad 350 ha dużych i średnich pól uprawnych i terenów użytkowanych rolniczo, a zatem tak rozległy obszar wiejskiej przestrzeni produkcyjnej z glebami III i IV klasy mógłby być zakwestionowany do przyłączenia w granice Gminy Miasto Tczew przez organy opiniujące Wojewody. W przypadku obszaru (obróbu) ROKITKI – podział funkcjonalno-przestrzenny jest bardzo czytelny, natomiast w przypadku BAŁDOWA pojawił się ogromny problem z delimitacją nowej granicy Gminy Miasto Tczew i Gminy Wiejskiej Tczew. Konieczne było zatem znalezienie rozwiązania kompromisowego, w ramach którego mieszkańcy miasta jak i gminy otrzymaliby kompromisowe i zadowalające obie strony rozwiązanie. Włączenie ok. 251,50 ha terenów obrębu BAŁDOWO i pozostawienie w Gminie Wiejskiej Tczew aż 494,12 ha (spośród 745,60 ha) można uznać za pewną formę kompromisowego rozwiązania. Należy podkreślić, że w podstawowej proponowanej koncepcji rozszerzenie granic miasta Tczew byłoby 2 wyjścia do wyboru – włączanie albo niewłączanie całego obrębu BAŁDOWO DO Gminy Miasto Tczew. W koncepcji eksperckiej zarówno gmina jak i miasto zachowują dostęp do terenów rekreacyjnych nad Rzeką Wisłą a ewentualna granica byłaby poprowadzona po północnej stronie nieruchomości wzdłuż której przebiega droga DK22 z wjazdem na Most Knybawski wzdłuż północnej strony dz. 214 oraz dz. 213/2 pod rzeką Wisłą.

4.6. Wnioski końcowe oraz postulowana koncepcja rozszerzenia w świetle powiązań osadniczo-urbanistyczno-przestrzennych

Podsumowując przeprowadzone badania i rozważania analityczne pozwoliły na zaproponowanie w pewnym stopniu eksperckiej koncepcji rozszerzenia granic Gminy Miasto Tczew zgodnej z większością przyjętych wstępnych propozycji jej zmiany. Kompromisowe rozwiązania wyłącznie w stosunku do obrębów ROKITKI I BAŁDOWO z KNYBAWĄ wynikają w szczególności z wyników wielokryterialnej analizy geograficzno-przestrzenno-funkcjonalnej oraz kluczowych uwarunkowań fizjograficznych. Bardzo istotne tu były również naturalne bariery przyrodnicze oraz bariery pochodzenia antropogenicznego. Opracowując tak skomplikowaną materię jaką jest koncepcja zmian granic administracyjnych sąsiadujących ze sobą bezpośrednio samorządów lokalnych należy również dostrzegać historyczne uwarunkowania przestrzenno-funkcjonalne, powiązania komunikacyjne oraz tradycje i dotychczasowe warunki życia lokalnych społeczności na poziomie poszczególnych miejscowości, osad czy przysiółków. Bardzo ważny jest także aspekt praw nabytych dotyczących własności oraz przestrzeganie określonych norm i obyczajów mieszkańców, starając się przy tym nie naruszyć tak

ważnych więzi społecznych oraz systemu wartości. Każdy z obszarów zaproponowanych do włączenia w granice administracyjne Gminy Miasto Tczew został przez autora niniejszego opracowania bardzo dokładnie zgodnie ze sztuką zalecaną w badaniach geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej.

Niniejsze opracowanie ma na celu zapoznanie wszystkich zainteresowanych stron z założeniami kolejnego – prawdopodobnie siódmego podejścia do zmiany granic miasta Tczew po 1972 roku. Miasto Tczew od 1972 w ciągu 53 lat przeszło ogromną przemianę przestrzenno-funkcjonalną i społeczno-gospodarczą i jest obecnie zupełnie innym ośrodkiem miejskim niż kilkadziesiąt lat temu. Zupełnie inaczej wyglądają obecnie uwarunkowania demograficzne, społeczne, przestrzenne, funkcjonalne i środowiskowe. Znaczna część mieszkańców Gminy Miasto Tczew od wielu lat podejmowała decyzję o zamieszkaniu w miejscowościach podmiejskich otaczających Tczew, a podstawowym czynnikiem decydującym o przeprowadzce była w znaczącym stopniu chęć budowy i zamieszkania w domu jednorodzinnym o charakterze rezydencjonalnym. Niestety po ograniczeniu powierzchni miasta w 1972 roku – na terenie miasta Tczew doszło do ograniczenia a następnie pogłębiającego się deficytu terenów inwestycyjnych dla potrzeb budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego lub szeregowego. To wszystko sprawiło, że mieszkańcy „zostali w sumie zmuszeni” do zaspokajania własnych potrzeb mieszkaniowych poza granicami miasta Tczew – wyprowadzając się tym samym do otaczającej Tczew strefy podmiejskiej. Oczywiście jest, że każdy ma prawo podejmować swoje decyzje „mieszkaniowe” oraz osobiste zgodnie z własnymi przekonaniem i nikt nie powinien „na siłę” zmieniać podejmowanych wcześniej decyzji oraz warunków życia. Należy jednak pamiętać o ogromnej skali przemian jakie dokonały się w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat w zakresie dostępności do usług, transportu oraz procesie „urbansprawl” czyli trudnego do powstrzymania i częściowo niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na obszarach podmiejskich miast. Miasto Tczew jako ośrodek o znaczeniu subregionalnym aspirujący do ważnych funkcji transportowych, logistycznych i przemysłowych po uwzględnieniu najbliższej strefy podmiejskiej utrzymało dotychczasową liczbę mieszkańców na poziomie ok. 60 tys. osób. Jest to bardzo duży sukces, obserwując jak duża część miast o porównywalnej wielkości zmagają się z procesami depopulacji także własnych stref podmiejskich.

Przeprowadzone bardzo szczegółowe badania i analizy możliwości zmiany granic Gminy miasto Tczew dotyczyły terytorium Gminy Wiejskiej Tczew. Problematyka zmian granic dotyka bezpośrednio obu samorządów i powinna być rozwiązywana na drodze szukania kompromisów oraz optymalizacji z uwzględnieniem sytuacji terytorialnej, demograficznej, społecznej, finansowo-ekonomicznej, gospodarczej, transportowej oraz inwestycyjnej. Autor niniejszego eksperckiego opracowania – studium pt. „Powiązania osadniczo-urbanistyczno-przestrzenne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew” podjął się próby pogodzenia „wody z ogniem” i wyznaczenia „optymalizacyjnego zasięgu zmiany granic miasta i gminy Tczew”. Mając na uwadze doświadczenia ogólnopolskie w tym zakresie, podejmowane decyzje organów Wojewody, treści zapisów wniosków Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji który inicjuje procedurę zmiany granic, a następnie ostateczne decyzje podejmowane przez Radę Ministrów – autor zdecydował się na zaproponowanie eksperckiego ograniczenia proponowanej skali zmiany granic Gminy Miasto Tczew ograniczając zasięg zmiany w obrębach Rokitki a zwłaszcza Bałdowo. Pozostałe proponowane obszary i podobszary zostały przez eksperta przeanalizowane i potwierdzone. W przypadku obszaru Rokitki – kluczowym czynnikiem ograniczającym obszar jest bariera antropogeniczna w postaci dwutorowej linii kolejowej LK203 dzielącej obszar na dwie całkowicie odmienne części, przy czym teren zabudowany po drugiej stronie linii kolejowej przy ul. Kasztanowej powinien być również przyłączony do miasta Tczew. Pozostałą część obszaru Rokitki można przyłączyć do obrębu Lubiszewo Tczewskie. W przypadku obszaru Bałdowo najpoważniejszą kwestią jest ogromny areal bardzo dużego kompleksu gruntów ornych i pól uprawnych (ok. 350 ha) które powinny dalej być zdaniem eksperta wykorzystywane dla celów intensywnej rolniczej lub ogrodniczej działalności produkcyjnej. W tym przypadku decydujące znaczenie dla wyznaczenia zasięgu zmiany granic miał proces intensywnej urbanizacji północnego Bałdowa oraz większości wyniesienia Knybawy. Tu zdaniem autora warto wskazać granicę w oparciu o naturalne ciek wodne. Zdaniem autora dla dobra mieszkańców miasta i gminy Tczew oraz całego regionu Dolnej Wisły warto po kilkudziesięciu latach ostatecznie przeprowadzić tak ważną społecznie i gospodarczo korektę granic między obydwojoma samorządami lokalnymi.

dr Mariusz Miedziński
Instytut Geografii
Uniwersytet Pomorski w Słupsku
mariusz.miedzinski@upsl.edu.pl



Ryc.1. Rokitki z lotu ptaka – ul. Tczewska. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323/2>



Ryc. 2. Rokitki z lotu ptaka. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323/2>



Ryc. 3. Rokitki z lotu ptaka – ul. Kasztanowa. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323/2>



Ryc. 4. Nowe Rokitki z lotu ptaka – Osiedle Nowe Rokitki. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323/2>



Ryc. 5. Nowe Rokitki z pętlą autobusową z lotu ptaka. Źródło: <https://www.facebook.com/photo?fbid=1139614021401343&set=pcb.1139614051401340>



Ryc. 6. Nowe Rokitki od strony ul. Tczewskiej z lotu ptaka. Źródło: <https://www.facebook.com/photo?fbid=1139614008068011&set=pcb.1139614051401340>



Ryc. 7. Nowe Rokitki z lotu ptaka od strony Śliwin. Źródło: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1139613994734679&set=pcb.1139614051401340>



Ryc. 8. Bałdowo północne i stare Bałdowo z lotu ptaka. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323>



Ryc. 9. Stare Bałdowo z lotu ptaka – ul. Św. Wojciecha. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323>



Ryc. 10. Stare Bałdowo pionowo z góry z lotu ptaka. Źródło: <https://tczew.naszemiasto.pl/gmina-tczew-z-lotu-ptaka-nowy-projekt-promocyjny-zdjecia/gh/c1-7748323>



Ryc.11. Budowa magistrali gazowej po stronie północno-zachodniej Osiedla Nowe Rokitki. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.12. Widok pól uprawnych po stronie północno-zachodniej Osiedla Nowe Rokitki. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.13. Przykład nowej zabudowy rezydencjonalnej w Śliwinie – kilkaset metrów od podobszaru ŚLIWINY I. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.14. Przykłady nowej zabudowy wyniesienia Knybawa. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc. 15. Widok na przystanek Czarlin w kierunku Tczewa. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.16. Widok na przystanek Czarlin w kierunku Bydgoszczy i wiaduktu DK22. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.17. Widok na DK22 w kierunku na Most Knybawski oraz rozległe pola uprawne obrębu/obszaru BAŁDOWO. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.18. Widok rozległych pól uprawnych po południowej stronie wzdłuż ul. Pięknnej w Bałdowie. Źródło: zdjęcie własne autora



Ryc. 19. Świetlica wiejska w Bałdowie. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.20. Główne skrzyżowanie ulic w Bałdowie – ul. Świętego Wojciecha i ul. Knybawska. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.21. Zabudowa rezydencjonalna KNYBAWY. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.22. Zabudowa rezydencjonalna KNYBAWY. Źródło: zdjęcie własne autora.



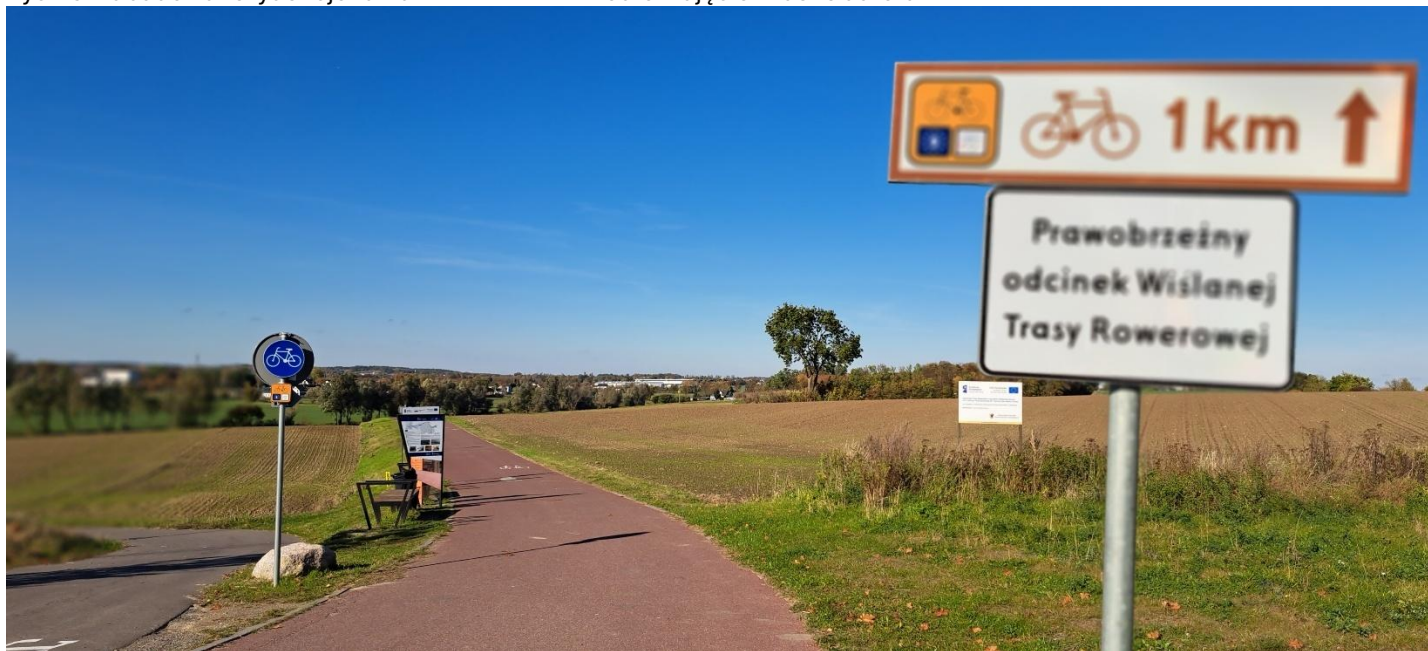
Ryc.23. Widok z północnej części KNYBAWY na obniżenie rzeki Drybok. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.24. Widok z północnej części KKNYBAWY na ujście rzeki Knybok do rzeki Wisły oraz Mosty Tczewskie . Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.25. Zabudowa rezydencjonalna w KNYBAWIE. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.26. Początek prawobrzeżnego odcinka Wiślanej Trasy Rowerowej na wyniesieniu KNYBAWY przy Moście Knybawskim. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.27. Infrastruktura turystyczna na Prawobrzeżnym odcinku Wiślanej Trasy Rowerowej w KNYBAWIE. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.28. Kilka metrów za samochodem miejsce od którego przed jezdnią DK22 zaczynałaby się granica w KNYBAWIE granica Gminy Miasto Tczew. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.29. Wjazd do północnego BAŁDOWA wzdłuż ul. Św. Wojciecha proponowanego do włączenia eksperckiego w granice miasta Tczew. Źródło: zdjęcia własne autora.



Ryc. 30. Widok ul. Św. Wojciecha od strony wjazdu do północnego BAŁDOWA. Źródło: zdjęcia własne autora.



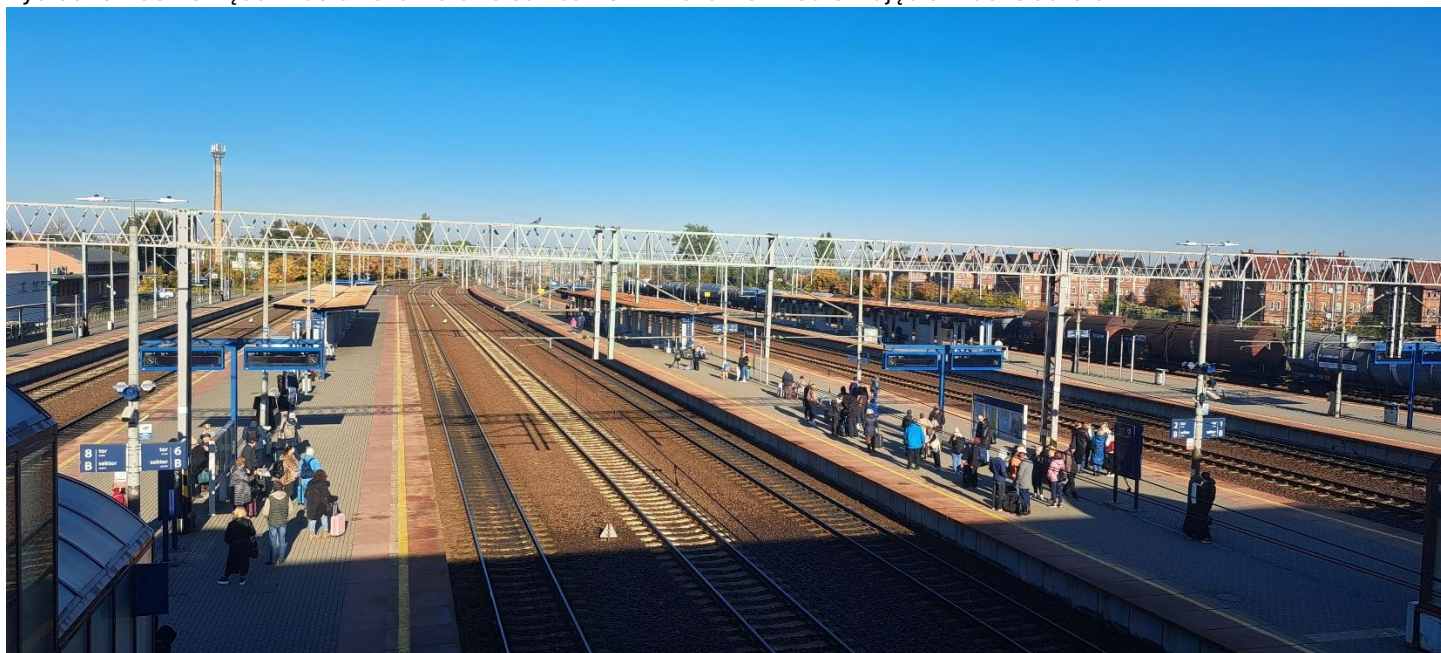
Ryc. 31. Przepust pod ul. Świętego Wojciecha jako potencjalna granica Gminy Miasto Tczew między północnym i starym BAŁDOWEM. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.32. Północny odcinek ul. Św. Wojciecha w północnym BAŁDOWIE przed obecną granicą Gminy miasto Tczew. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.33. Gmach Urzędu Miasta Tczew oraz siedziba PSP w Tczewie. Źródło: zdjęcie własne autora.



Ryc.34. Węzeł kolejowy jako jeden z najważniejszych znaków rozpoznawczych Tczewa. Źródło: zdjęcie własne autora.



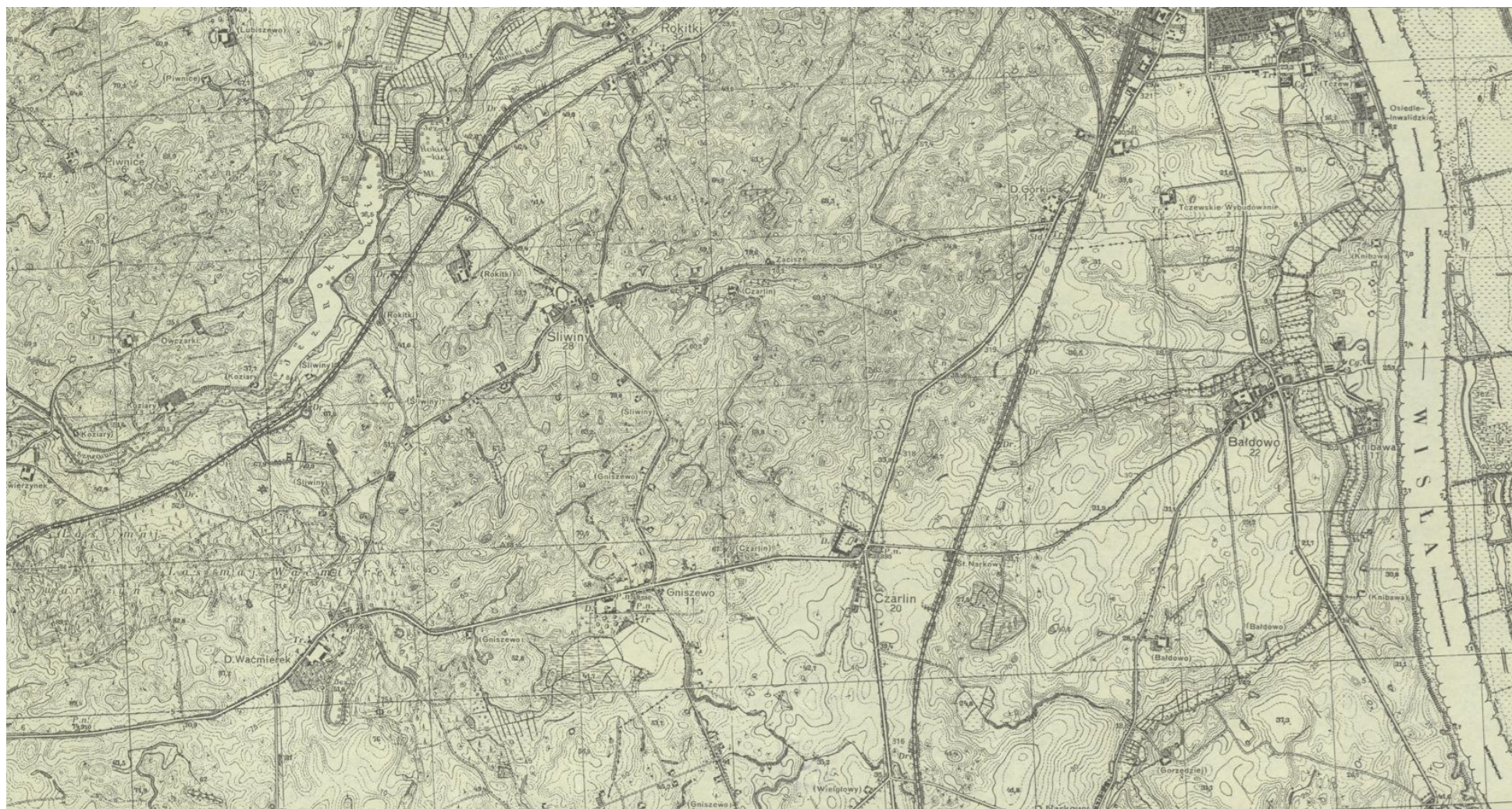
Ryc.36. Mapa topograficzna obszarów Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajaczkowo w 1988 roku. N-34-62-D-a_(TCZEW)_1988



Ryc. 37. Mapa topograficzna obszarów Rokittki, Śliwiny, Czatkowy, 1933 rok, 1978_DIRSCHAU_(AMS_M851_POLAND_25K)_1953



Ryc. 39 Mapa topograficzna Tczew Północ – 1934 rok



Ryc. 40. Mapa topograficzna Tczew Potudnie – 1934 rok

5. SPIS ILUSTRACJI, WYKRESÓW, TABEL

5.1. Spis rycin

- Ryc. 1. Widok na ulicę Rokicką od strony miasta Tczew. Źródło: zdjęcie własne autora (20.10.2025)
- Ryc. 2. Wariantowanie koncepcji rozszerzenia granic miasta Tczew 10.10.2025 oraz 31.10.2025 po wstępnych analizach i konsultacjach eksperckich.
- Ryc. 3. Lokalizacja miasta Tczew na tle wybrzeża i północnej Polski.
- Ryc. 4. Lokalizacja gminy miasto Tczew w województwie Pomorskim.
- Ryc. 5. Lokalizacja rozpatrywanych do włączenia obszarów na tle granic administracyjnych i obrębów geodezyjnych Tczewa i jego otoczenia.
- Ryc. 6. Uchwała Rady Miejskiej NR XX/269/2025 z dnia 27 listopada 2025 r. w sprawie przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych miasta Tczewa.
- Ryc. 7. Załącznik: UCHWAŁA NR XX/269/2025 RM W TCZEWIE z dnia 27 listopada 2025 r. w sprawie przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych m. Tczew
- Ryc. 8. Strefy planistyczne w planach ogólnych obowiązujących w Polsce od 30 czerwca 2026 roku.
- Ryc. 9. Obszar Czatkowy wg. stanu w VII 2025 roku. Widoczne jest rolnicze użytkowanie ziemi oraz brak jakiegokolwiek zabudowy.
- Ryc.10. Podobszar I Tczewskie Łąki wg. stanu w VII 2025 r. Widoczna jest ul. Czatkowska i ul. Malinowska oraz przyległy do nich pas drogowy.
- Ryc.11. Podobszary: Tczewskie Łąki II, III i obszar Zajączkowo.
- Ryc.12. Obszar Rokitki z barierą LK 203 z zaznaczonym do włączenia podobszarem południowo-wschodnim.
- Ryc.13. Obszar Rokitki z barierą LK 203 z zaznaczonym do wyłączenia z procesu włączenia podobszarem południowo-wschodnim.
- Ryc.14. Podobszary Śliwiny I i Śliwiny II sąsiadujące bezpośrednio z gminą Miasto Tczew oraz podobszarem ptd.-wsch. Rokitki.
- Ryc.15. Obszar Czarlin sąsiadujący bezpośrednio z gminą Miasto Tczew oraz obszarem Bałdowo.
- Ryc.16. Obszar Bałdowo sąsiadujący bezpośrednio z miastem Tczew i obszarem Czarlin.
- Ryc.17. Zasięg obszaru Czarlin, podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki oraz obszaru Zajączkowo na tle mapy wysokościowej.
- Ryc.18. Zasięg obszaru Rokitki z podobszarem ptd.-wsch. Rokitki oraz podobszarami Śliwin I i II na tle mapy wysokościowej.
- Ryc.19. Zasięg obszaru Czarlin i Bałdowo na tle mapy wysokościowej.
- Ryc. 20. Zasięg obszaru Czarlin, podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki oraz obszaru Zajączkowo na tle mapy glebowo-rolniczej.
- Ryc. 21. Zasięg obszaru Rokitki z podobszarem ptd.-wsch. Rokitki oraz podobszarami Śliwin I i II na tle mapy glebowo-rolniczej.
- Ryc. 22. Zasięg obszaru Czarlin i Bałdowo na tle mapy glebowo-rolniczej.
- Ryc. 23. Obszar Rokitki, podobszar Tczewskie Łąki I 2005r.
- Ryc. 24. Obszar Rokitki, podobszar Tczewskie Łąki I 2025r.
- Ryc. 25. Podobszary Tczewskie Łąki II i III, obszar Zajączkowo 2005r.
- Ryc. 26. Podobszary Tczewskie Łąki II i III, obszar Zajączkowo 2025r.
- Ryc. 27. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2005r.
- Ryc. 28. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2025r.
- Ryc. 29. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2005r.
- Ryc. 30. Część obszaru Rokitki, podobszary Śliwiny I i II 2025r.
- Ryc. 31. Obszar Czarlin 2005r.
- Ryc. 32. Obszar Czarlin 2025r.

Ryc. 33. Obszar Bałdowo 2005r.

Ryc. 34. Obszar Bałdowo 2025r.

Ryc. 35. Próba oszacowania obszaru proponowanego eksperckiego rozszerzenia granic Tczewa o część północną BAŁDOWO z KNYBAWĄ.

Ryc. 36. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III oraz Zajączkowo na tle mapy topograficznej.

Ryc. 37. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Rokitki pn.-zach., Śliwiny I i II na tle mapy topograficznej.

Ryc. 38. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Rokitki pn.-zach., Śliwiny I i II na tle mapy topograficznej.

Ryc. 39. Lokalizacja proponowanych obszarów do włączenia w granice Gminy Miasto Tczew: Czarlin, Bałdowo ptn. z Knybawą na tle mapy topograficznej

Ryc. 40. Granice miasta Tczew (2025r.), granice obrębów geodezyjnych oraz obszarów i podobszarów włączanych wg. autora do miasta Tczew.

Ryc. 41. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium.

Ryc. 42. Wyrys obowiązujących MPZP dla podobszarów Tczewskie Łąki II i III oraz obszaru Zajączkowo.

Ryc. 43. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium.

Ryc. 44. Wyrys obowiązujących MPZP dla obszaru Rokitki.

Ryc. 45. Wyrys legendy obowiązującego MPZP dla obszaru Rokitki.

Ryc. 46. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew–rysunek studium dla obszarów Śliwiny i Czarlin.

Ryc. 47. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium dla obszaru Czarlin.

Ryc. 48, 49. Wyrys obowiązujących MPZP dla podobszarów I i II obszaru Śliwin i obszaru Czarlin.

Ryc. 50. Wyrys Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego gminy Tczew – rysunek studium dla obszaru Bałdowo.

Ryc. 51. Wyrys obowiązujących MPZP dla obszaru Barlin.

Ryc. 52. Zasięg obszaru Czarlin, podobszarów I, II, III Tczewskie Łąki oraz obszaru Zajączkowo na tle mapy topograficznej Tczew Północ z 1934 roku.

Ryc. 53. Zasięg obszaru Rokitki z podobszarem ptd.-wsch. Rokitki oraz podobszarami Śliwin I i II na tle mapy topograficznej Tczew Północ/Tczew Południe z 1934 roku.

Ryc. 54. Zasięg obszaru Czarlin i Bałdowo na tle mapy topograficznej Tczew Południe z 1934 roku.

Ryc. 55. Mapa układu przestrzennego miasta Tczew i jego zaplecza.

Ryc. 56. Mapa układu przestrzennego miasta Tczew i jego zaplecza na tle warunków hydrologicznych.

Ryc. 57. Plan sytuacyjny proponowanych obszarów włączenia wokół miasta Tczew na tle mapy z portalu OpenStreet Map.

Ryc. 58. Schemat połączeń autobusowych na terenie gminy wiejskiej Tczew.

Ryc. 59. Schemat połączeń autobusowych na terenie całej gminy wiejskiej Tczew.

Ryc. 60. Rozkład jazdy autobusów GTBUS na obszarze Gminy Wiejskiej Tczew.

Ryc. 61. Rozkład jazdy pociągów dla przystanku Rokitki Tczewskie w okresie 14 XII 2025/7 III 2026.

Ryc. 62. Lokalizacja miejsc wizji lokalnej obszaru Czatkowy w dniu 20.10.2025 r.

Ryc. 63. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Zajączkowo.

Ryc. 64. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki.

Ryc. 65. Strefa przemysłowo-logistyczna na pograniczu miasta Tczew i obszaru Rokitki przy ul. Skarszewskiej i Rokickiej.

Ryc. 66. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy mieszkaniowej części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki.

Ryc. 67. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki.

Ryc. 68. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki.

Ryc. 69. Wizualizacja sytuacyjna wokół zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Rokitki.

Ryc.70. Wizualizacja zmian Osiedla Nowe Rokitki jako bardzo szybko rozbudowywanej inwestycji mieszkaniowej firmy Dekpol Deweloper w latach 2016-2026.

Ryc. 71. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Śliwin I i II.

Ryc. 72. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Czarlin.

Ryc. 73. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części obszaru miejscowości i obrębu Bałdowo.

Ryc. 74. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy części miejscowości Knybawa w obrębie Bałdowo.

Ryc. 75. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy południowej części obszaru Bałdowo.

Ryc. 76. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek (ul. Skarszewska).

Ryc. 77. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i zbliżenie infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek (ul. Skarszewska).

Ryc. 78. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek z przebiegiem granicy miasta.

Ryc. 79. Wizualizacja sytuacyjna i zagęszczenie infrastruktury technicznej na pograniczu Tczewa i Rokitek.

Ryc. 80. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy a zwłaszcza zagęszczenie infrastruktury technicznej na zurbanizowanym obszarze obrębu Rokitki.

Ryc. 81. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy a zwłaszcza zagęszczenie infrastruktury technicznej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Ryc. 82. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy oraz zagęszczenie infrastruktury technicznej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Bałdowa.

Ryc. 83. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i zagęszczenia infrastruktury technicznej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych pld. Bałdowa.

Ryc. 84. Wizualizacja sytuacyjna zabudowy i rozmieszczenie głównych obszarów produkcji rolnej obszaru Bałdowo.

Ryc. 85. Plan sytuacyjny proponowanych obszarów włączenia wokół miasta Tczew na tle mapy z portalu OpenStreet Map.

Ryc. 86. Plan sytuacyjny proponowanych obszarów włączenia wokół miasta Tczew na tle mapy sieci rowerowej z portalu OpenStreet Map.

Ryc. 87. Wyposażenie miejscowości Rokitki i Bałdowo w instalacje w 2002.

Ryc. 88. Wyposażenie miejscowości Rokitki i Bałdowo w instalacje w 2002.

Ryc. 89. Informacje porównawcze „demografia w pigułce” dla Rokitek, Bałdowa i Tczewa.

Ryc. 90. Porównanie zmian liczby mieszkańców wsi Rokitki oraz wsi Bałdowo oraz Tczewa w latach 1998 – 2024.

Ryc. 91. Wskaźniki obciążenia demograficznego wsi Rokitki oraz wsi Bałdowo w 2021 roku.

Ryc. 92. Placówka przedszkolna we wsi Rokitki w 2024 roku.

Ryc. 93. Porównanie rynku nieruchomości wsi Rokitki, wsi Bałdowo oraz miasta Tczew w 2024r.

Ryc. 94. Porównanie liczby nieruchomości oddanych do użytkowania we wsi Rokitki, wsi Bałdowo oraz w Tczewie w 2024r.

Ryc. 95. Porównanie liczby izb oraz powierzchni użytkowej oddanych do użytkowania w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r.

Ryc. 96. Porównanie powierzchni (m²) nieruchomości oddanych do użytkowania w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r.

Ryc. 97. Porównanie rejestru Regon w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r.

Ryc. 98. Porównanie stanu rejestru regon i podmiotów gospodarki w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r.

Ryc. 99. Porównanie podmiotów według klas wielkości w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r.

Ryc. 100. Porównanie podmiotów według form prawnych w Rokitkach, Bałdowie i Tczewie w 2024r.

Ryc. 101. Osoby fizyczne prowadzące działalność w Rokitkach w 2024r.

Ryc. 102. Rodzaj przeważającej działalności w Rokitkach w latach 2012-2024.

Ryc. 103. Osoby fizyczne prowadzące działalność w Bałdowie w 2024 r.

Ryc. 104. Rodzaj przeważającej działalności w Bałdowie w latach 2012-2020.

Ryc. 105. Rodzaj przeważającej działalności w Tczewie w latach 2012-2020.

Ryc. 106. Rodzaj przeważającej działalności w Bałdowie w latach 2012-2020.
Ryc. 107. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajączkowo w 2005 roku.
Ryc. 108. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajączkowo w 2025 roku.
Ryc. 109. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Rokitki, Śliwiny I i II, w 2005 roku.
Ryc. 110. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Rokitki, Śliwiny I i II, w 2025 roku.
Ryc. 111. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czarlin, Bałdowo w 2005 roku.
Ryc. 112. Bilans potencjału osadniczo-urbanistycznego obszarów: Czarlin, Bałdowo w 2025 roku.
Ryc. 113. Wizja lokalna w dniu 20.10.2025 – wybrane zdjęcia spośród 696 zdjęć obrębu Przewłoka.
Ryc. 114. Zabudowa i granica Rokitek przy ul. Kasztanowej.
Ryc. 115. Kolizja funkcji mieszkaniowej z inwestycją Suchy Port Zajączkowo Tczewskie.
Ryc. 116. Zasięg eksperckiego obszaru włączenia części obrębu Bałdowo do Gminy Miasto Tczew.
Ryc. 117. Rozmieszczenie osiedli mieszkaniowych – perspektywa w MPZP 1978-1980.
Ryc. 118. Schemat układu komunikacyjnego w MPZP 1978-1980.
Ryc. 119. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – kierunek w MPZP 1978-1980.
Ryc. 120. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – perspektywa w MPZP 1978-1980.
Ryc. 121. Zasady ochrony środowiska w MPZP 1978-1980.
Ryc. 122. Układ strukturalno-przestrzenny – perspektywa 2000r. MPZP 1978-1980
Ryc. 123. Lokalizacja suchego portu Zajączkowo Tczewskie na tle obszarów włączenia.
Ryc. 124. Udział właścicielski Grupy GPEC.
Ryc. 125. Struktura mocy zamówionej w 2022 r. w podziale na poszczególne funkcje.
Ryc. 126. Struktura mocy zamówionej w 2022 r. w podziale na grupy odbiorców.
Ryc. 127. Schemat sieci systemu ciepłowniczego na obszarze miasta Tczewa oraz gminy wiejskiej Tczew.
Ryc. 128. Wizualizacja suchego portu Zajączkowo Tczewskie.
Ryc. 129. Koncepcja suchego portu Zajączkowo Tczewskie.
Ryc. 130. Suchy port Zajączkowo Tczewskie w dokumentacji.
Ryc. 131, 132. Zajączkowo Tczewskie.

5.2. Spis zdjęć w załącznikach

Ryc. 1. Rokitki z lotu ptaka – ul. Tczewska.
Ryc. 2. Rokitki z lotu ptaka.
Ryc. 3. Rokitki z lotu ptaka – ul. Kasztanowa.
Ryc. 4. Nowe Rokitki z lotu ptaka – Osiedle Nowe Rokitki.
Ryc. 5. Nowe Rokitki z pętlą autobusową z lotu ptaka.
Ryc. 6. Nowe Rokitki od strony ul. Tczewskiej z lotu ptaka.
Ryc. 7. Nowe Rokitki z lotu ptaka od strony Śliwin.
Ryc. 8. Bałdowo północne i stare Bałdowo z lotu ptaka.

- Ryc. 9. Stare Bałdowo z lotu ptaka – ul. Św. Wojciecha.
- Ryc. 10. Stare Bałdowo pionowo z góry z lotu ptaka.
- Ryc.11. Budowa magistrali gazowej po stronie północno-zachodniej Osiedla Nowe Rokitki.
- Ryc.12. Widok pól uprawnych po stronie północno-zachodniej Osiedla Nowe Rokitki.
- Ryc.13. Przykład nowej zabudowy rezydencjonalnej w Śliwinie – kilkaset metrów od podobszaru ŚLIWINY I.
- Ryc.14. Przykłady nowej zabudowy wyniesienia Knybawa.
- Ryc. 15. Widok na przystanek Czarlin w kierunku Tczewa.
- Ryc.16. Widok na przystanek Czarlin w kierunku Bydgoszczy i wiaduktu DK22.
- Ryc.17. Widok na DK22 w kierunku na Most Knybawski oraz rozległe pola uprawne obrębu/obszaru BAŁDOWO.
- Ryc.18. Widok rozległych pól uprawnych po południowej stronie wzdłuż ul. Pięknej w Bałdowie.
- Ryc. 19. Świetlica wiejska w Bałdowie.
- Ryc.20. Główne skrzyżowanie ulic w Bałdowie – ul. Świętego Wojciecha i ul. Knybawska.
- Ryc.21. Zabudowa rezydencjonalna KNYBAWY.
- Ryc.22. Zabudowa rezydencjonalna KNYBAWY.
- Ryc.23. Widok z północnej części KKNYBAWY na obniżenie rzeki Drybok.
- Ryc.24. Widok z północnej części KKNYBAWY na ujście rzeki Knybok do rzeki Wisły oraz Mosty Tczewskie.
- Ryc.25. Zabudowa rezydencjonalna w KNYBAWIE.
- Ryc.26. Początek prawobrzeżnego odcinka Wiślanej Trasy Rowerowej na wyniesieniu KNYBAWY przy Moście Knybawskim.
- Ryc.27. Infrastruktura turystyczna na Prawobrzeżnym odcinku Wiślanej Trasy Rowerowej w KNYBAWIE.
- Ryc.28. Kilka metrów za samochodem miejsce, od którego przed jezdnią DK22 zaczynałaby się granica w KNYBAWIE granica Gminy Miasto Tczew.
- Ryc.29. Wjazd do północnego BAŁDOWA wzdłuż ul. Św. Wojciecha proponowanego do włączenia eksperckiego w granice miasta Tczew.
- Ryc. 30. Widok ul. Św. Wojciecha od strony wjazdu do północnego BAŁDOWA.
- Ryc. 31. Przepust pod ul. Świętego Wojciecha jako potencjalna granica Gminy Miasto Tczew między północnym i starym BAŁDOWEM.
- Ryc.32. Północny odcinek ul. Św. Wojciecha w północnym BAŁDOWIE przed obecną granicą Gminy miasto Tczew.
- Ryc.33. Gmach Urzędu Miasta Tczew oraz siedziba PSP w Tczewie.
- Ryc.34. Węzeł kolejowy jako jeden z najważniejszych znaków rozpoznawczych Tczewa.
- Ryc. 35. Mapa Gminy Tczew, Beata Piętka,
- Ryc.36. Mapa topograficzna obszarów Czatkowy, Tczewskie Łąki I, II, III, Zajęczkowo w 1988 roku.
- Ryc. 37. Mapa topograficzna obszarów Rokitki, Śliwiny, Czatkowy, 1933 rok,
- Ryc. 38 Mapa topograficzna obszarów Czatkowy, Bałdowo, 1933 rok,
- Ryc. 39 Mapa topograficzna Tczew Północ – 1934 rok
- Ryc. 40. Mapa topograficzna Tczew Południe – 1934 rok

5.3. Spis tabel i załączników

Tab. 1. Wykaz zabytków nieruchomych w gminnej ewidencji zabytków przewidzianych do włączenia do Tczewa w koncepcji autorskiej zmiany granic administracyjnych gminy miasto Tczew.

Tab. 2. Zestawienie emisji zanieczyszczeń do atmosfery dla źródeł GPEC EKSPERT Sp. z oo.

Tab. 3. Charakterystyka sieci ciepłowniczej GPEC EKSPERT Sp. z o.o.

Tab. 4. Straty ciepła i ubytki wody sieciowej.

Tab. 5. Zestawienie węzłów ciepłowniczych GPEC EKSPERT Sp. z o.o. w podziale na źródła ciepła.

Tab. 6. Moc zamówiona oraz sprzedaż ciepła w podziale na źródła oraz poszczególne funkcje.

Tab. 7. Moc zamówiona oraz sprzedaż ciepła w podziale na grupy odbiorców.

Tab. 8. Zapotrzebowanie mocy cieplnej u odbiorców na terenie miasta Tczewa wg. stanu na 2022 r.

Tab. 9. Zużycie energii cieplnej na terenie miasta Tczewa wg stanu na 2022r.

Tab. 10. Powierzchnia analizowanych obszarów włączenia oraz autorska powierzchnia ekspercka.

Literatura i materiały źródłowe

1. UCHWAŁA NR XX/269/2025 RADY MIEJSKIEJ W TCZEWIE z dnia 27 listopada 2025 r. w sprawie przystąpienia do procedury zmiany granic administracyjnych Miasta Tczewa + załączniki,
2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa przyjęte uchwałą Nr XXXVII/291/2013 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 31 października 2013 r., a następnie zmienione uchwałą Nr XXIV/194/2016 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 24 listopada 2016 r.,
3. Uchwała Nr XXX/188/2016 Rady Gminy Tczew z dnia 30 listopada 2016r. w sprawie uchwalenia zmiany do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tczew,
4. GMINA TCZEW - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010– 2019r. ZMIANA do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tczew. Tekst Studium, Załącznik Nr 1 do Uchwały Rady Gminy Tczew XXX/188/2016 z dnia 30 listopada 2016r.,
5. Charakterystyka stref planistycznych w Planach Ogólnych Gmin
6. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa,
7. Strategia Rozwoju Tczewa do roku 2030 przyjęta uchwałą Nr IX/65/2019 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 30 maja 2019 r.,
8. Gminny Program Rewitalizacji miasta Tczewa na lata 2016-2030 przyjęty uchwałą Nr XXXV/298/2017 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 października 2017 r., a następnie zmieniony uchwałą Nr XII/99/2019 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 września 2019 r.,
9. Program Ochrony Środowiska dla miasta Tczewa na lata 2021-2024, z perspektywą do roku 2028 wraz z podsumowaniem przyjęty uchwałą Nr XXVIII/251/2021 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 25 lutego 2021 r.,
10. Wieloletni program gospodarowania mieszkaniowym zasobem Gminy Miejskiej Tczew na lata 2021-2025 przyjęty uchwałą XXVIII/245/2021 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 25 lutego 2021 r.,
11. Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miejskiej Tczew na lata 2022-2027 przyjęty uchwałą Nr XXXIX/446/2022 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 27 stycznia 2022 r.,
12. Raport o stanie gminy Tczew, 2024, Gmina Tczew,
13. Raport o stanie gminy Tczew, 2023, gmina Tczew,
14. Raport o stanie gminy Tczew, 2019, gmina Tczew,
15. STRATEGIA ROZWOJU GMINY TCZEW na lata 2007-2020, Załącznik Nr 1 Uchwały Nr XII/115/2007 Rady Gminy Tczew z dnia 07 listopada 2007r., Gdańsk 2007,
16. Mapa Gminy Tczew,
17. GMINA TCZEW, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010-2019, Uwarunkowania – zmiana do studium

18. GMINA TCZEW, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010-2019, Kierunki zagospodarowania przestrzennego – zmiana do studium,
19. GMINA TCZEW, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego 2010-2019, Ochrona dziedzictwa kulturowego – zmiana do studium
20. Strategia Rozwoju Gminy Tczew na lata 2021 -2030, IPC, Tczew, Wrocław, 2021, Załącznik do uchwały Nr XLI/351/2021 Rady Gminy Tczew z dnia 9 grudnia 2021r.,
21. Uchwała Nr XXXII/205/2013 z dnia 2013-12-05 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu wsi Zajęczkowo i fragmentu wsi Tczewskie Łąki oraz zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Zajęczkowo uchwalonego uchwałą Nr XXXIX/578/06 Rady Gminy Tczew z dnia 22 marca 2006r., gmina Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2014-01-24, poz. 275, Data wejścia w życie: 2014-02-08
22. Uchwała Nr VI/94/2003 z dnia 2003-03-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 109 z 2003-09-19, poz. 1957, Data wejścia w życie: 2003-10-04
23. Uchwała Nr XIX/121/2012 z dnia 2012-09-26 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu obrębu geodezyjnego Rokitki, gmina Tczew Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2012-11-20, poz. 3715, Data wejścia w życie: 2012-12-05
24. Uchwała Nr XVIII/87/2015 z dnia 2015-10-28 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu obrębu geodezyjnego Stanisławie, gmina Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2015-12-18, poz. 4351, Data wejścia w życie: 2016-01-02
25. Uchwała Nr XXXIII/503/05 z dnia 2005-08-31 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Rokitki, gmina Tczew oznaczonego nr 12.2, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 103 z 2005-10-26, poz. 2097, Data wejścia w życie: 2005-11-26
26. Uchwała Nr XXXV/536/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Rokitki, gmina Tczew oznaczonego Nr 12.1, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 24 z 2006-03-03, poz. 479, Data wejścia w życie: 2006-04-02
27. Uchwała Nr VI/92/2003 z dnia 2003-02-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 79 z 2003-06-16, poz. 1283, Data wejścia w życie: 2003-07-01
28. Uchwała Nr VI/93/2003 z dnia 2003-03-26 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 79 z 2003-06-16, poz. 1284, Data wejścia w życie: 2003-07-01
29. Uchwała Nr XXXV/528/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Czarlin, gmina Tczew oznaczonego Nr 5.1, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 16 z 2006-02-15, poz. 308, Data wejścia w życie: 2006-03-18
30. Uchwała Nr XXXV/526/05 z dnia 2005-11-16 w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew oznaczonego Nr 3.5, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 16 z 2006-02-15, poz. 307, Data wejścia w życie: 2006-03-18
31. Uchwała Nr XXXV/372/2002 z dnia 2002-08-21 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 65 z 2002-09-30, poz. 1492, Data wejścia w życie: 2002-10-15
32. Uchwała Nr VIII/89/99 z dnia 1999-06-30 w sprawie uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących fragmentów wsi: Bałdowo, Stanisławie i Goszyn gminy Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 115 z 1999-11-05, poz. 1041, Data wejścia w życie: 1999-11-20
33. Uchwała Nr XXXV/527/05 z dnia 2005-11-16, w sprawie uchwalenia: miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew oznaczonego Nr 3.6 i 3.7, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 16 z 2006-02-15, poz. 314, Data wejścia w życie: 2006-03-18
34. Uchwała Nr XLV/334/2018 z dnia 2018-03-28 w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego z 2018-05-15, poz. 1977, Data wejścia w życie: 2018-05-30

35. Uchwała Nr XXX/297/98 z dnia 1998-06-19 w sprawie uchwalenia zmiany do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Tczew dotyczącej działki nr 157 we wsi Czarlin, działki nr 237/3 we wsi Miłobądz, działki nr 189/1, 190/1, 36/8, 162, 92/1 we wsi Bałdowo, działki nr 77 we wsi Rokitki, działki nr 3 we wsi Stanisławie, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 72 z 1998-10-26, poz. 369, Data wejścia w życie: 1998-11-10
36. Uchwała Nr XXXIII/498/05 z dnia 2005-08-31 w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew oznaczonego Nr 3.1, Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 8 z 2006-01-23, poz. 122, Data wejścia w życie: 2006-02-23
37. Uchwała Nr XXXII/294/2009 z dnia 2009-09-30 w sprawie uchwalenia: zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru na terenie wsi Bałdowo, gmina Tczew, oznaczonego jako plan Nr 3.6 i 3.7 uchwalonego uchwałą Nr XXXV/527/05 Rady Gminy Tczew z dnia 16 listopada 2005 r. (Dz.Urz.Woj.Pom, Nr 16/06, poz.314), Publikacja: Dz. Urz. Województwa Pomorskiego nr 161 z 2009-11-30, poz. 3033, Data wejścia w życie: 2009-12-31
38. PCC INTERMODAL, Suchy port w Zajączkowie Tczewskim jako infrastruktura wspomagająca działania portów morskich Gdańska i Gdyni, Opis projektu, Gdynia, czerwiec 2019r.
39. PCC INTERMODAL, SPECYFIKACJA PRZEDMIOTU PRZETARGU NA PRACE PROJEKTOWE WRAZ Z PEŁNIENIEM NADZORU AUTORSKIEGO DLA ZADANIA INWESTYCYJNEGO POD PEŁNĄ NAZWĄ: „BRAMA POMORZA - „SUCHY PORT” W ZAJĄCZKOWIE TCZEWSKIM JAKO CENTRUM KONSOLIDACYJNO-DYSTRYBUCYJNE WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ ZAPLECZOWĄ DLA PORTÓW GDAŃSKA, GDYNI I ELBLĄGA”. NAZWA ROBOCZA ZADANIA INWESTYCYJNEGO „ICY TCZEW”.
40. Prezentacja - Granice miasta Tczewa - historia, stan obecny i naturalny rozwój, UM Tczew, 2025,
41. Załącznik nr 1 do uchwały Nr LXII/746/2023 Rady Miejskiej w Tczewie z dnia 26 października 2023 roku, Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe miasta Tczewa, Tczew, 2023 r., (energoekspert sp. z o.o. energia i ekologia),
42. Raport o stanie Miasta Tczewa za rok 2024, UM Tczew, 2025,
43. Raport Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce - Stan infrastruktury liniowej oraz punktowej na rok 2024, STOWARZYSZENIE POLSKICH REGIONÓW KORYTARZA TRANSPORTOWEGO BAŁTYK-ADRIATYK,
44. Strategia Rozwoju Polski do 2035 r., projekt średniookresowej strategii rozwoju kraju do konsultacji publicznych, MRR, 2025,
45. Plakat_2026_ROKITKI_TCZEWSKIE_OdjazdyRel_Wazny_20251214-20260307_PL_202601281259
46. 1978_DIRSCHAU_(AMS_M851_POLAND_25K) 1953 – mapa topograficzna
47. Plan zagospodarowania przestrzennego Województwa Pomorskiego (Uchwała nr 318/XXXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. roku w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz stanowiącego jego część planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta Dz. Urz. Woj. Pom. z 2017 r. poz.603);
48. Program Ochrony Środowiska wraz z planem gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego;
49. Strategia rozwoju Województwa Pomorskiego 2020;
50. Strategia rozwoju Województwa Pomorskiego 2030, Załącznik do uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 roku https://strategia2030.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2021/06/Zalacznik-do-uchwaly_SWP_376_XXXI_21_SRWP2030_120421.pdf
51. Regionalna Strategia energetyki ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych (Uchwała nr 1098/LII/06 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 23 października 2006 r.);
52. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022 (PGOWP 2022) (Uchwała nr 321/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 roku w sprawie przyjęcia Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022);
53. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.;
54. Strategia rozwoju województwa pomorskiego, Uchwała Nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.;

55. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Uchwała Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. (Dz. U. Woj. Pom. z 2017 poz. 603);
 56. Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 158/XIII/15 z dnia 26 października 2015 r. w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy pomorskiej na lata 2015 - 2020 z perspektywą na lata następne określony ze względu na przekroczenia dopuszczalnego poziomu zanieczyszczenia powietrzem pyłem PM_{2,5};
 57. Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 603/XLVIII/22 z dnia 28 listopada 2022 r. w sprawie określenia Programu ochrony powietrza dla strefy pomorskiej, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu;
 58. Uchwała Nr 92/VIII/19 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 kwietnia 2019 roku w sprawie aktualizacji programu ochrony środowiska przed hałasem na lata 2019 – 2023 z perspektywą na lata następne dla terenów poza aglomeracjami w województwie pomorskim, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich, których eksploatacja powoduje ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, określone wskaźnikami hałasu LDWN i LN;
 59. Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 526/XLI/22 z dnia 28 marca 2022 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wzgórz Lęborskich;
 60. Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 788/XXX/VII/14 z dnia 24 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
 61. Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022, Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 321/XXX/16 z dnia 29 grudnia 2016 r., ze zm. Uchwała Nr 56/V/19 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 stycznia 2019 r.;
 62. Uchwała Nr 322/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. w sprawie wykonania „Planu Gospodarki Odpadami dla województwa Pomorskiego 2022”;
 63. Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego 2030 (Uchwała Nr 618/L/23 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 30 stycznia 2023 r.);
 64. Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2018 – 2021 z perspektywą do roku 2025 (Uchwała Nr 461/XLIII/18 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 lutego 2018 r.);
 65. Program Opieki nad Zabytkami Województwa Pomorskiego na lata 2016 – 2019 (Uchwała Nr 274/XXVI/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 września 2016 r.);
 66. Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 376/322/18 z dnia 17 kwietnia 2018 r.);
 67. Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 397/324/18 z dnia 24 kwietnia 2018 r.);
 68. Regionalny Program Strategiczny w zakresie ochrony zdrowia (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 418/324/18 z dnia 24 kwietnia 2018 r.);
 69. Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 415/324/18 z dnia 24 kwietnia 2018 r.);
 70. Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 842/381/22 z dnia 30 sierpnia 2022 r.);
 71. Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego (Uchwała Zarządu Województwa Pomorskiego nr 466/327/18 z dnia 10 maja 2018 r.).
- <https://dawnytczew.pl/pl/maps/218-mapy-tczewa-i-okolic.html>
- http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P32-S27-I_TCZEW_POLUDNIE_1934_nnv2kkp_BN_Sygn.ZZK_S-1_668_A.jpg
- http://maps.mapywig.org/m/WIG_maps/series/025K/P32-S27-F_TCZEW_POLNOC_1934_nn4grb2_BN_Sygn.ZZK_S-26_941_A.jpg
- [http://maps.mapywig.org/m/Polish_maps/series_PRL/025_SGWP/N-34-62-D-a_\(TCZEW\)_1988.jpg](http://maps.mapywig.org/m/Polish_maps/series_PRL/025_SGWP/N-34-62-D-a_(TCZEW)_1988.jpg)
- [http://maps.mapywig.org/m/ALLIED_maps/series/AMS_M851_POLAND_25K/1978_DIRSCHAU_\(AMS_M851_POLAND_25K\)_1953.jpg](http://maps.mapywig.org/m/ALLIED_maps/series/AMS_M851_POLAND_25K/1978_DIRSCHAU_(AMS_M851_POLAND_25K)_1953.jpg)
- <https://dawnytczew.pl/forum/viewtopic.php?t=5812>
- <https://www.radiotczew.pl/artykul/20081,prezes-pcc-intermodal-tczew-to-miejsce-unikatowe-rozmowa>

https://www.google.com/search?q=suchy+port+zaj%C4%85czkowo+tczewskie&sca_esv=e9a6b6505834f0c4&source=hp&ei=10tlaa6dMeekwPAPyv2ckAw&iflsi g=AFdpzrgAAAAaWVZ51YYqbUWnbCwca220m23q5vVc4US&oq=suchy+port+TCZEW+&gs_lp=Egdnd3Mtd2l6lhFzdWNoeSBwb3J0IFRDWkVXICoCCAeyBhAAGB YYHjIIEAAYgAQYogQyCBAAGKIEGikFMgUQABjvBUjMQ1AAWIEwcAF4AJABAJgBdKABjA2qAQQxNC40uAEBYAEA-AEBmAIToALSDcICBhAuGAMYCsICERAUgIAEGLEDGNEDGIMBGMcBwglOEAAyGAQYsQMYgwEYigXCAggQABiABBixA8ICBRAAGIAEwgILEAAYgAQYsQMYgwHCAg gQLhiABBixA8ICBBAAGAPCAgsQLhiABBjRAXjHAcICCAuGIAEGMcBGK8BwglOEC4YgAQYsQMYgwEYigXCAgUQLhiABJgDAJIHBDEzLjagB- hpsgcEMTluNrgH0A3CBwYyLjEyLjXIBzGACAA&scient=gws-wiz

https://gmina-tczew.pl/files/image/21-30strategia_rozwoju_gminy_tczew_08112021.pdf

https://gmina-tczew.pl/files/image/07-20strategii_gminy.pdf

https://gmina-tczew.pl/files/image/mapa_gminy_druk.pdf

<https://gmina-tczew.pl/rozklad-jazdy-od-15092025-r.html>

<https://gmina-tczew.pl/wojewoda-pomorska-stwierdzila-niewaznosc-uchwaly-rady-miejskiej-w-tczewie-chaos-zamiast-rzetelnych-konsultacji.html>

<https://gmina-tczew.pl/ulotki-informacyjne.html>

https://tczew.pl/wp-content/uploads/2023/08/bezplatna-komunikacja-miejska-w-tczewie-plan-miasta-08-2023_rgb.jpg

<https://tczew.pl/wp-content/uploads/2024/08/Graficzny-uklad-sieci-Komunikacji-Miejskiej.png>

<https://www.facebook.com/100063737702554/posts/gmina-tczew-okalaj%C4%85ca-miasto-gmina-wiejska-po-feriach-zimowych-w-wojew%C3%B3dztwie-po/883115430489706/>

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=883118130489436&set=pcb.883115430489706>

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=883118223822760&set=pcb.883115430489706>

<https://www.radiotczew.pl/artykul/21126,my-musimy-walczyz-prezydent-o-rozszerzeniu-granic-miasta-rozmowa>

<https://static2.radiotczew.pl/data/wysiwig/2025/11/26/a3-zalacznik-1-1.png>

https://gmina-tczew.pl/files/image/raporty_o_stanie_gminy/raport_o_stanie_gminy_tczew_na_2024_rok_compressed.pdf

https://gmina-tczew.pl/files/image/raporty_o_stanie_gminy/raportstangminy2019min.pdf

https://www.pccintermodal.pl/wp-content/uploads/2021/02/Secyfikacja_Przedmiotu_Przetargu_ICYTczew_23_02_2021.pdf

<https://gospodarka.pomorskie.eu/wp-content/uploads/2024/10/Raport-Urzad-Marszalkowski-2024.pdf>

<https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/3051/wiadomosci/823568/files/raport.pdf>

<https://grupagpec.pl/raport-roczny-2024/>

https://bip-v1-files.idcom-jst.pl/sites/3051/wiadomosci/715416/files/zal_nr_1_do_uchwaly_nr_lxii7462023.pdf

Oświadczenie autorskie

Niniejszym oświadczam, że załączony dokument to ostateczna finalna wersja DZIEŁA będącego opracowaniem eksperckim pt.: „Powiązania osadniczo-urbanistyczno-przestrzenne obszarów: Rokitki, Zajączkowo, Tczewskie Łąki (3), Czatkowy, Śliwiny, Czarlin, Bałdowo z miastem Tczew” i opracowanie to w zakresie stron 1-185 zostało wykonane na zlecenie Gminy Miasto Tczew na Uniwersytecie Pomorskim w Słupsku w Instytucie Geografii za pośrednictwem spółki celowej Uniwersytetu Pomorskiego w Słupsku OPEN UP Sp. z o.o., a jago jedynym autorem jest dr Mariusz Miedziński.

dr Mariusz Miedziński

