

MIASTA W RUCHU
MILIONY DANYCH
JAKDOJADE POKAZUJĄ
OBRAZ KOMUNIKACJI
MIEJSKIEJ

RAPORT **2025**

Zacznij tutaj!

Słowem wstępu



”

Szanowni Państwo,

z przyjemnością składamy na Państwa ręce raport zawierający wyniki przeprowadzonych analiz dotyczących komunikacji miejskiej w polskich miastach. Na próbie prawie 90 mln zapytań o trasy naszych użytkowników, byliśmy w stanie odpowiedzieć na pytanie jaki jest stan komunikacji miejskiej w Polsce?

Codzienne podróże po mieście rzadko wyglądają tak, jak na mapie.

Podróże te nie są linią prostą, ale ciągiem małych decyzji: którądy dojść do przystanku, czy zdążyć na kolejny autobus, ile razy muszę się przesiąść, czy będzie miejsce, czy uniknę korków i czy spacer przez wiadukt nie zajmie więcej niż sama jazda. Ten raport powstał po to, by zajrzeć pod powierzchnię tych zwyczajnych, niepozornych momentów.

Zamiast opierać się na planach czy deklaracjach, korzystamy z realnych zachowań pasażerów – milionów wyszukiwań tras w aplikacji Jakdojade. To one pokazują, jak naprawdę wygląda komunikacja miejska w polskich miastach: gdzie zaczynają się nasze podróże, dokąd najczęściej zmierzamy, jak długo to trwa i jakie bariery spotykamy po drodze. Analizujemy nie tylko przejazdy, lecz także całą otoczkę podróży: dojścia do przystanków, długość spacerów przesiadkowych, liczbę koniecznych zmian środka transportu, rytm komunikacji i różnice pomiędzy dużymi aglomeracjami a miastami średniej wielkości. To właśnie te elementy – często niewidoczne na pierwszy rzut oka – decydują o tym, czy mieszkańcy postrzegają komunikację jako wygodną i godną zaufania.

Raport nie ocenia miast. Pokazuje doświadczenia pasażerów, ich codzienne wybory i miejsca, w których mobilność działa dobrze lub wymaga poprawy. Dzięki niemu samorządy mogą zobaczyć, jak wygląda ich miasto oczami mieszkańca!

Bartosz Burek
Prezes Jakdojade

Spis treści

czyli co znajdziesz w raporcie

Komunikacja miejska zmienia nasze życie

czyli o tym, jak komunikacja
publiczna wpływa
na codzienność mieszkańców
i rozwój aglomeracji

strony: 4-6

Metodyka badań

o tym co, jak i kiedy
wyciągnęliśmy z milionów
danych

jakie polskie miasta tworzą
obraz mobilności Polski

strony: 7-8

Pasażer w mieście

czyli kiedy "szpital" to tylko
miejsce przesiadki, a nie punkt
docelowy

o tym ile maszerujemy w
codziennych podróżach

strony: 9-13



Rankingi miast

czyli porównanie miast według
kluczowych wskaźników
jakości podróży mieszkańców

strony: 14-26

Komunikacja miejska zmienia nasze życie

W raporcie Jakdojadę analizujemy codzienne, rzeczywiste wzorce mobilności mieszkańców polskich miast. To jedno z nielicznych w Polsce badań opartych nie na deklaracjach, lecz na danych behawioralnych – na tym, jak ludzie faktycznie się przemieszczają, czego unikają i co skłania ich do wyboru transportu publicznego lub samochodu.

Z tego podejścia wynika kilka fundamentalnych spostrzeżeń, które zmieniają sposób myślenia o planowaniu mobilności.

1. Nie liczba linii, tylko liczba kroków – transport publiczny zaczyna się od nóg

Największą barierą nie jest brak linii, lecz dystans do pierwszego przystanku. Jeśli dojście zajmuje 600 metrów, a dodatkowo trasa wymaga dwóch przesiadek, pasażer wybiera samochód, nawet jeśli sieć jest teoretycznie dobrze rozwinięta.

Użytkownik myśli jak pieszy, nie jak planista. To, co na mapie wygląda logicznie, w codziennym doświadczeniu bywa uciążliwe i czasochłonne.

2. Codzienna podróż to logistyka – jedna przesiadka jest akceptowalna, druga już nie

Przesiadki są naturalnym elementem miejskich sieci, ale ich liczba i jakość decydują o odbiorze całego systemu.

- Jedna przesiadka – akceptowalna.
- **Dwie – początek rezygnacji z transportu publicznego.**

Każdy dodatkowy etap podróży obniża komfort, zwiększa ryzyko opóźnień i wymusza więcej "kombinowania".

Im bardziej skomplikowana trasa, tym szybciej spada liczba pasażerów.

Komunikacja miejska zmienia nasze życie

3. Subiektywne poczucie czasu ma większą wagę niż czas rzeczywisty

Dane wskazują, że pasażerowie oceniają podróż przez pryzmat bezpieczeństwa, przewidywalności i informacji:

- jeśli czują się bezpiecznie,
 - mają dostęp do informacji o przyjeździe,
 - widzą postęp podróży na ekranie,
- to przesiadka wydaje się krótsza i mniej uciążliwa.

To oznacza, że inwestycje w informację pasażerską i poczucie bezpieczeństwa mają realny wpływ na subiektywny komfort użytkownika.

4. Każda minuta marszu, oczekiwania i kombinowania jest „ukrytą barierą”

Z analiz wynika jasno:

pasażer postrzega **system jako niewydolny**, jeśli podróż jest poszatkowana i wymaga ciągłego wysiłku organizacyjnego.

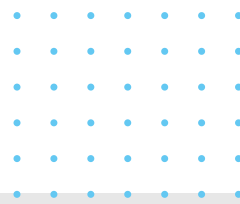
Te „ukryte bariery” obejmują:

- długie dojścia do przystanków,
- wieloetapowe przesiadki,
- niepewność co do przyjazdu,
- długie oczekiwanie.

Te elementy nie są widoczne w planach inwestycyjnych, ale decydują o codziennych wyborach transportowych.

Komunikacja miejska zmienia nasze życie

czyli o tym, jak komunikacja publiczna wpływa na codzienność mieszkańców i rozwój aglomeracji



Jak pisał Kamil Mróz na łamach Obserwatorium Polityki Miejskiej i Regionalnej,

„dobra dostępność transportowa jest bodźcem dla rozwoju gospodarczego i konkurencyjności regionu”.

zatem i w Polsce dostępność transportu publicznego zostaje jednoznacznie wskazana jako warunek rozwoju lokalnego.

Z danych GUS (2024) wiemy, że w Polsce z transportu publicznego korzysta dziś **59,8%** polskich gospodarstw domowych. To nie jest dodatek do miejskiej infrastruktury – to jeden z jej kręgosłupów! Międzynarodowe analizy pokazują coś jeszcze ważniejszego: gdy dostępność i jakość transportu rośnie, zmienia się nie tylko sposób przemieszczania ludzi. Zmienia się całe miasto!

W Bordeaux odnotowano spadek ogólnego bezrobocia o 3,6 pkt proc., a w grupie wiekowej 15–24 lata aż o 5,4 pkt proc., bo... wprowadzono tramwaj do mniej zamożnych dzielnic! (Frontier Economics, 2024)

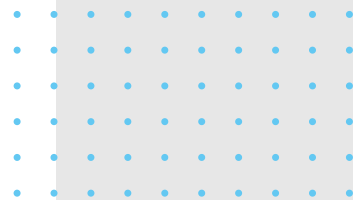
W Meksyku nowa linia metra zmniejszyła udział pracy w szarej strefie o 7%, tworząc realną ścieżkę do formalnego zatrudnienia. (World Bank, 2022)

W Santiago de Chile rozbudowa metra ograniczyła możliwość narzucania niskich płac przez największe firmy o 7%, ponieważ pracownicy zyskali mobilność i swobodę wyboru miejsca pracy. (World Bank, 2022)

W brytyjskich aglomeracjach 10% wzrost dostępności transportu publicznego zwiększał szansę znalezienia pracy o 0,13%. (Frontier Economics, 2024)

Metodyka badań

czyli co i jak zbadaliśmy!



Dane

Dane obejmują rzeczywiste zapytania użytkowników dotyczące planowania podróży transportem publicznym w Polsce.

Okres i źródło danych

I część raportu:

Przeanalizowano: 130 tys. wyszukiwanych tras w okresie 30.09 - 02.10.2025

II część raportu (ranking miast)

Przeanalizowano 90 mln wyszukiwanych tras w okresie 1 - 31.10.2025.



Cele badania

01. Pasażer w mieście

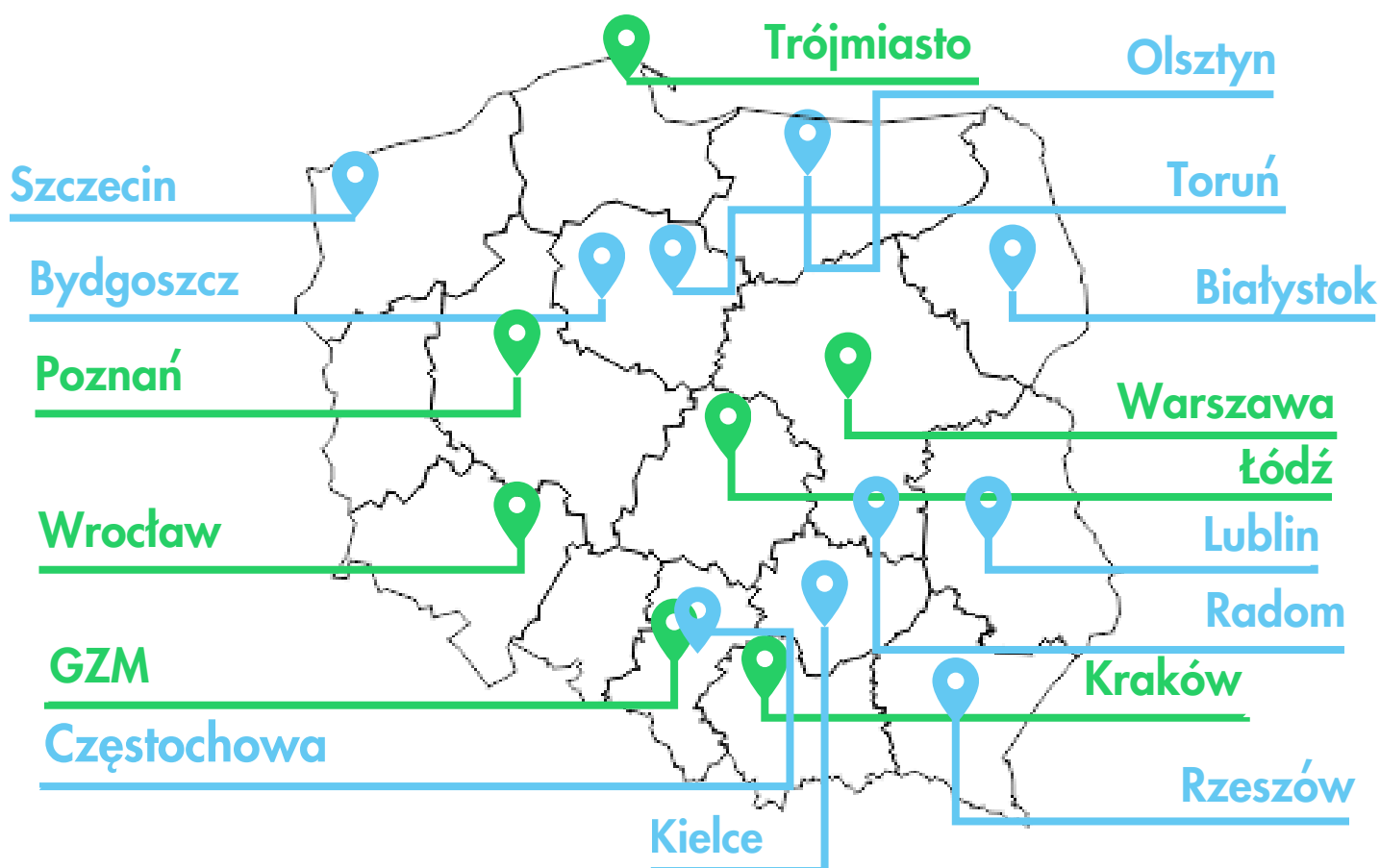
Pokazanie, że decyzje dotyczące transportu publicznego realnie wpływają na codzienne funkcjonowanie mieszkańców — także w sposób nieoczywisty i często niewidoczny na pierwszy rzut oka.

02. Rankingi miast

Przedstawienie obiektywnego obrazu komunikacji miejskiej w Polsce oraz miejsca, jakie zajmuje w nim każde z badanych miast (Twoje miasto również!)

Miasta w badaniu

czyli o tym z jakich miast pochodzą dane



Analizom poddano dane zebrane w 36 lokalizacjach, które następnie podzielono na trzy grupy. Siedem największych miast (powyżej 500 tys. mieszkańców, oznaczone kolorem zielonym) odpowiada za 81% wszystkich obserwacji – to właśnie one w największym stopniu kształtują ogólne wyniki.

Dziesięć miast średniej wielkości (150–500 tys. mieszkańców, kolor niebieski) dostarcza kolejne 15% danych, pozwalając spojrzeć na mobilność również poza największymi metropoliami.

Pozostałe 20 mniejszych miast tworzy 4% próby. Nie omawiamy ich szczegółowo w tym raporcie, jednak ich wyniki zostały uwzględnione w średniej ogólnopolskiej (TOTAL).

PASAŻER W MIEŚCIE CZYLI KIEDY "SZPITAL" TO TYLKO MIEJSCE PRZESIADKI, A NIE PUNKT DOCELOWY



Pasażer w mieście

Kiedy mieszkańcy planują swoją codzienną podróż, zaczynają od prostego pytania: „**Dokąd dziś muszę dotrzeć i jak zrobić to możliwie najłatwiej?**”

Analiza 132 tysięcy najpopularniejszych wyszukiwań tras pokazuje, że odpowiedzi na to pytanie układają się w bardzo wyraźne wzorce.

Punkt początkowy rzadko pojawia się w postaci nazwy, bo większość mieszkańców po prostu rozpoczyna wyszukiwanie z miejsca, w którym aktualnie stoi. Dlatego w danych tak często pojawia się określenie „**moja lokalizacja**”, a unikatowych nazw punktów startu jest dużo mniej niż nazw miejsc docelowych.

Skąd ruszamy?

dane w proc.

■ Miejsce zamieszkania ■ Transport i komunikacja ■ Edukacja i nauka ■ Handel i usługi
■ Kultura, zdrowie i życie publiczne ■ Miejsca zawodowe ■ Inne / nieokreślone



Źródło: City-Nav

Nazwa przystanku docelowego i węzły przesiadkowe

to najczęściej wpisywane cele podróży. Inni używają nazw, które funkcjonują tylko dla nich: „praca”, „biuro”, „szkoła”. Widać w tym pewną codzienną rutynę – miejsca, które stają się stałym elementem miejskiego rytmu.

Gdzie się wybieramy

dane w proc.

■ Miejsce zamieszkania ■ Transport i komunikacja ■ Edukacja i nauka ■ Handel i usługi
■ Kultura, zdrowie i życie publiczne ■ Miejsca zawodowe ■ Inne / nieokreślone



Pasażer w mieście



Jedną z najciekawszych obserwacji jest to, jak często podróże zaczynają się lub kończą na... dworcach. Sugeruje to, że użytkownicy używają aplikacji Jakdojade nie tylko do przejazdów miejskich, ale też do podróży między miastami. Dla miast to sygnał, by przyrzeć się systemowi informacji na dworcach oraz rozważyć rozwiązania związane z zintegrowanymi biletami.

Szpital, teatr, biblioteka — co je naprawdę łączy?

Codzienne trasy prowadzą najczęściej do pracy lub szkoły, ale warto zwrócić uwagę na nazwy takie jak teatry, biblioteki czy szpitale. Choć brzmią jak konkretne instytucje, zwykle są to przystanki o tych nazwach, które pełnią rolę lokalnych węzłów.

Ukryta bariera mobilności w komunikacji miejskiej

Analiza pokazuje, że długość marszu do i z przystanku jest krytyczną, ukrytą barierą obniżającą atrakcyjność transportu publicznego w porównaniu z samochodem.

Ukryte koszty - czas i ergonomia

- Dodatkowe minuty: choć pojazd komunikacji miejskiej kursuje często, to pasażer traci na dojście do średnio 8 do 12 minut, co może wydłużyć całkowity czas podróży o 20% do 30%.
- Wpływ na komfort: dla osób starszych, rodziców z dziećmi czy osób z ograniczoną mobilnością, dodatkowe 200–300 metrów staje się poważnym problemem, zniechęcającym do korzystania z przejazdów komunikacją miejską.
- Równoważny priorytet: poprawa dostępności i bliskości przystanków jest zatem równie ważna, jak zagęszczanie rozkładu jazdy poprzez częstsze kursy autobusów czy tramwajów.

Długi marsz na przystanek prowadzi do samochodu

Komfort korzystania z transportu publicznego jest ściśle powiązany z geografią i sposobem zabudowy danego miasta. W miastach o sprzyjającej, zwartej urbanistyce jak Toruń czy Górnośląska-Zagłębiowska Metropolia (GZM) przystanki są usytuowane blisko mieszkańców, zapewniając łatwy dostęp do usług. Natomiast w ośrodkach z rozproszoną zabudową, długimi kwartałami lub znacznymi obszarami przemysłowymi, na przykład w Łodzi czy Rzeszowie, pasażerowie muszą pokonywać znacznie większe dystanse pieszo, często przekraczające pół kilometra, jak obserwujemy w Białymstoku. Te różnice w długości marszu stanowią o realnych dysproporcjach w komforcie i faktycznej dostępności komunikacji publicznej między miastami.

Ile maszerujemy w podróży?

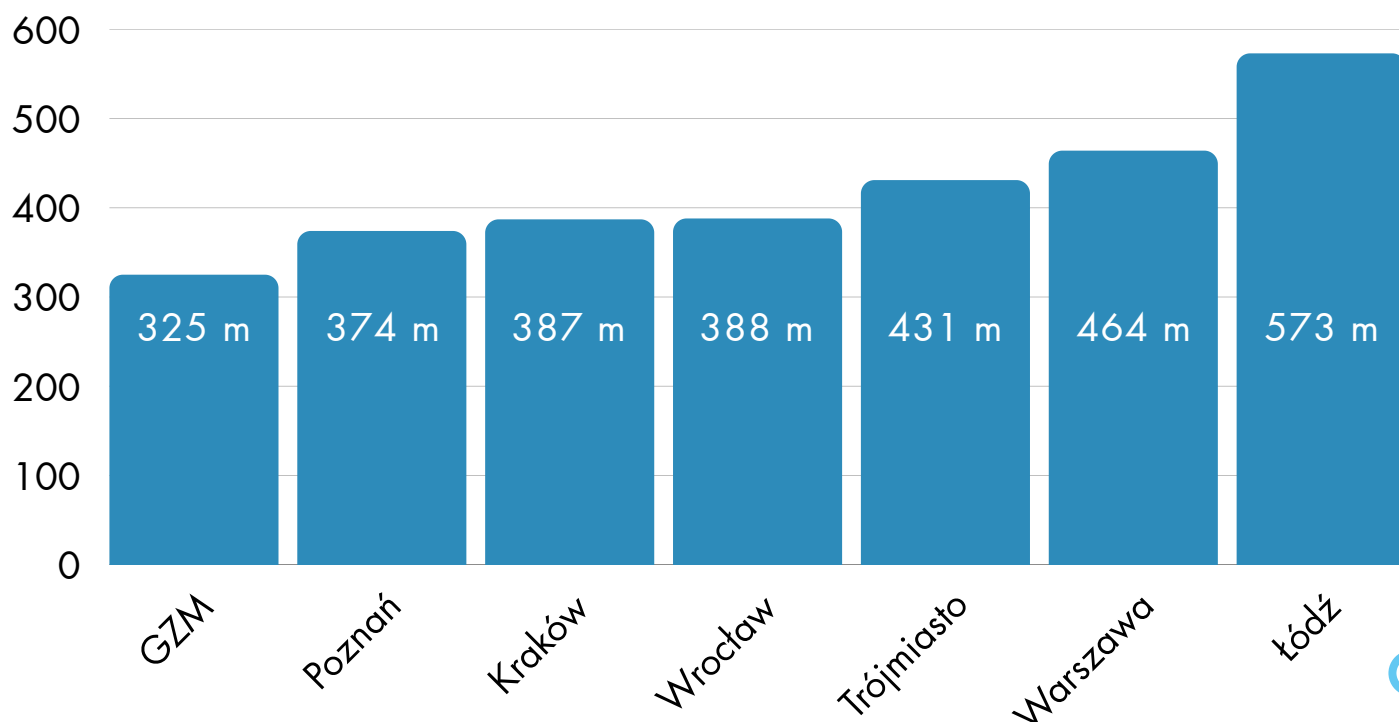
10 000 kroków dziennie dla zdrowia

Średni dystans pokonywany pieszo w czasie podróży miejskiej to 412m

Okazuje się, że nasza codzienna podróż transportem publicznym to zaskakująco dużo chodzenia. Zamiast myśleć tylko o autobusach, tramwajach czy metrze, powinniśmy pamiętać o dystansie, jaki pokonujemy na własnych nogach!

Warto przy tym pamiętać, że każda przesiadka to psychologicznie odczuwalny koszt czasowy. Badania na danych TfL pokazują, że londyńczycy „wyceniają” jedną przesiadkę na dodatkowe 5–10 minut podróży, niezależnie od faktycznego czasu oczekiwania czy przejścia. Oznacza to, że codzienne trasy potrafią subiektywnie się wydłużać, nawet jeśli liczba kilometrów pozostaje bez zmian. Mając to na uwadze, inaczej można spojrzeć na gęstą sieć komunikacyjną w polskiej stolicy — bo nawet przy najlepszej ofercie (metro, tramwaje, SKM) częste przesiadki obniżają odczuwany komfort podróży.

● odległość pokonywana pieszo (metry)



RANKINGI MIAST

CZYLI PORÓWNANIE MIAST WEDŁUG KLUCZOWYCH WSKAŹNIKÓW JAKOŚCI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW



WSKAŹNIKI



Ranking miast

czyli o podziale miast

Aby zapewnić rzetelność, porównywalność oraz wiarygodność wyników rankingu jakości transportu publicznego, miasta zostały podzielone na dwie kategorie:

01. Miasta powyżej 500 tys. mieszkańców

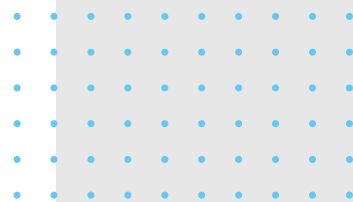
02. Miasta od 150 tys. do 500 tys. mieszkańców

To rozróżnienie nie jest przypadkowe — wynika z istotnych różnic strukturalnych, organizacyjnych i przestrzennych, które wpływają zarówno na funkcjonowanie systemów transportu, jak i na potrzeby użytkowników.

Kryterium	Miasta powyżej 500 tys. mieszkańców	Miasta 150–500 tys. mieszkańców
Skala systemu transportowego	Bardzo rozbudowany, wielowarstwowy system obejmujący tramwaje, kolej aglomeracyjną, duże sieci autobusowe	System średniej skali, zwykle oparty na autobusach, często z jednym dodatkowym środkiem (np. tramwaje)
Struktura przestrzenna miasta	Rozproszona, policentryczna, duże odległości i dłuższe czasy podróży	Bardziej zwarta, krótsze dystanse, większa przewidywalność tras
Dominujące wyzwania	Integracja wielu środków transportu, zatory, wysoki popyt, konieczność częstych kursów	Punktualność, efektywność sieci autobusowej, dopasowanie do mniejszych potoków pasażerskich
Infrastruktura techniczna	Obecność zaawansowanej infrastruktury szynowej (kolej miejska, rozbudowane tramwaje)	Modernizacja taboru autobusowego, rozbudowa buspasów, rozwój prostszych systemów
Charakter podróży	Dłuższe i bardziej złożone – częstsze przesiadki, większa liczba generatorów ruchu (np. biurowce)	Krótsze i bardziej przewidywalne – mniej przesiadek, bardziej lokalne wzorce mobilności
Oczekiwania użytkowników	Wysoka częstotliwość, integracja taryfowa, dynamiczna informacja pasażerska, szybkie przesiadki	Stabilność, punktualność, prostota sieci i rozkładu

Wskaźnik prędkości

miasta powyżej 500 tys. mieszkańców



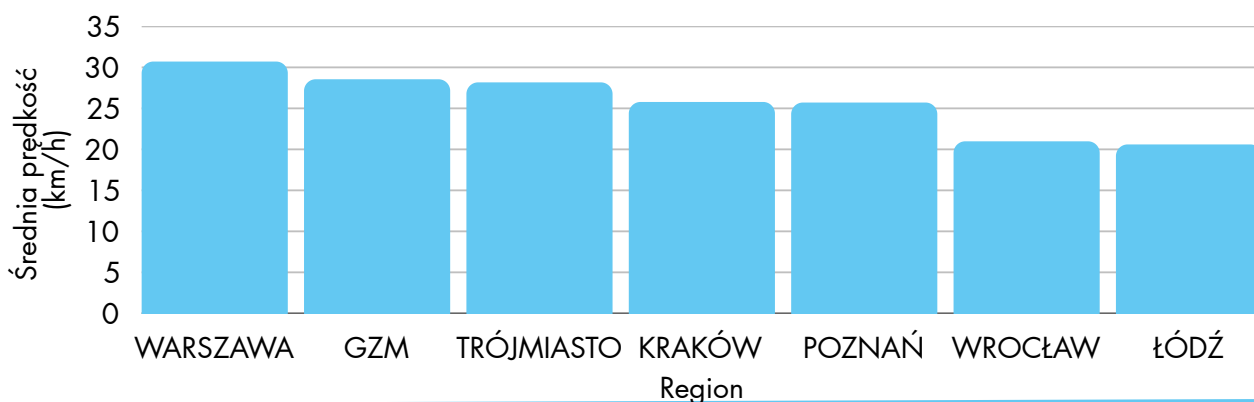
Miasta w dobrym tempie: gdzie jedzie się najszybciej

Wskaźnik średniej prędkości podróży określa, jak szybko poruszają się środki transportu publicznego w rzeczywistych warunkach. Jest on obliczany jako stosunek całkowitej długości pokonanych tras do łącznego czasu jazdy – przy czym uwzględnia wyłącznie czas faktycznego przemieszczania się, bez okresów oczekiwania na odjazd. Dzięki temu wskaźnik oddaje realną sprawność systemu transportowego.

Wartość podawana jest w **kilometrach na godzinę (km/h)**. Im wyższa wartość wskaźnika, tym sprawniej funkcjonuje transport publiczny, co przekłada się na krótszy czas przejazdu, większą atrakcyjność komunikacji miejskiej i lepszą jakość usług.

Analizie poddano 76 749 516 wyszukiwań tras.

Pozycja	Region	Średnia prędkość (km/h)
1	WARSZAWA	30.71
2	GZM	28.55
3	TRÓJMIASTO	28.17
4	KRAKÓW	25.78
5	POZNAŃ	25.71
6	WROCŁAW	20.98
7	ŁÓDŹ	20.60

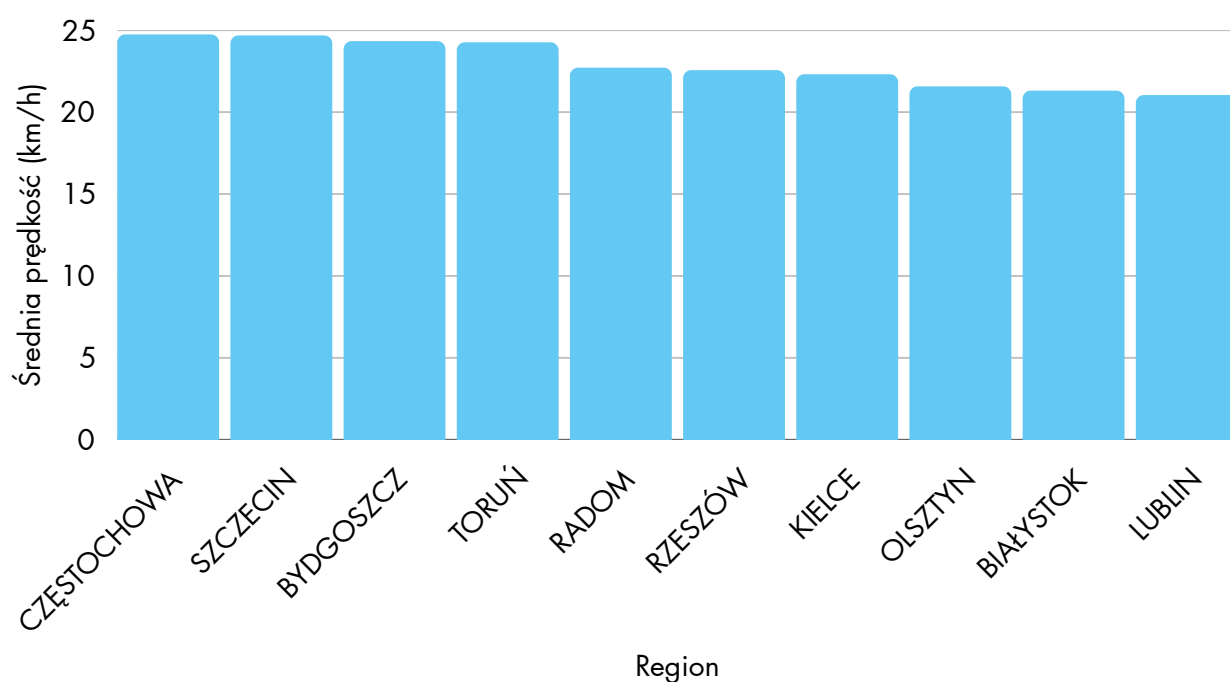


Wskaźnik prędkości

miasta poniżej 500 tys. mieszkańców
i powyżej 150 tys. mieszkańców

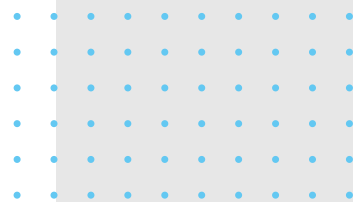


Pozycja	Region	Średnia prędkość (km/h)
1	CZĘSTOCHOWA	24.74
2	SZCZECIN	24.68
3	BYDGOSZCZ	24.33
4	TORUŃ	24.26
5	RADOM	22.71
6	RZESZÓW	22.56
7	KIELCE	22.31
8	OLSZTYN	21.57
9	BIAŁYSTOK	21.31
10	LUBLIN	21.04



Wskaźnik częstotliwości

miasta powyżej 500 tys. mieszkańców



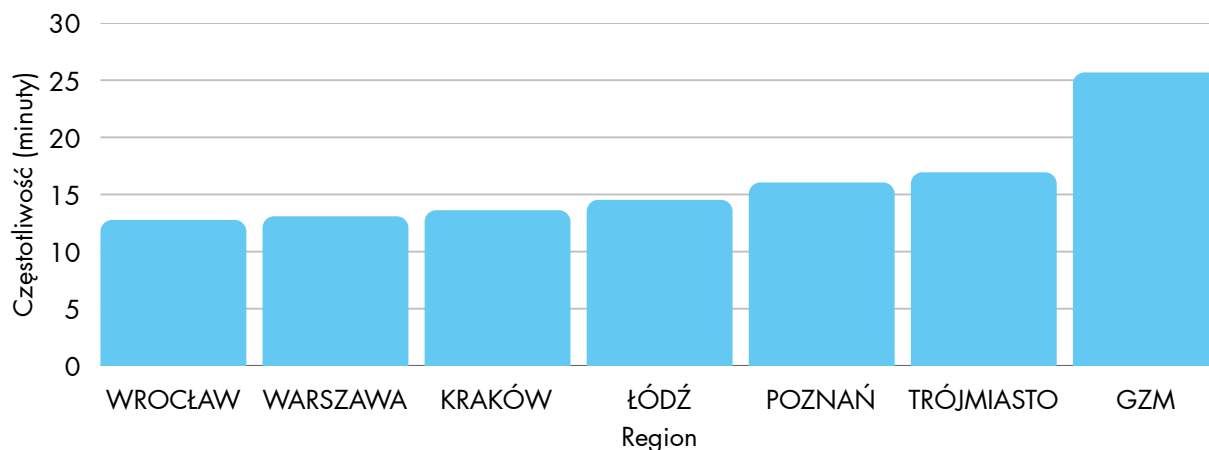
Gdzie jeździ najczęściej? Czyli o najlepszej częstotliwości kursów

Wskaźnik średniej częstotliwości odjazdów określa, jak często kursuje dana linia transportu publicznego. Wyraża on liczbę minut, które średnio upływają między kolejnymi odjazdami na tej samej trasie. Dzięki temu pozwala on ocenić dostępność połączeń z perspektywy pasażera.

Jednostką jest **minuta**. Im niższa wartość wskaźnika, tym częstsze są odjazdy, a więc lepsza dostępność i wygoda korzystania z transportu publicznego.

Analizie poddano 76 079 379 wyszukiwań tras.

Pozycja	Region	Częstotliwość (minuty)
1	WROCŁAW	12.77
2	WARSZAWA	13.09
3	KRAKÓW	13.62
4	ŁÓDŹ	14.53
5	POZNAŃ	16.05
6	TRÓJMIASTO	16.94
7	GZM	25.68

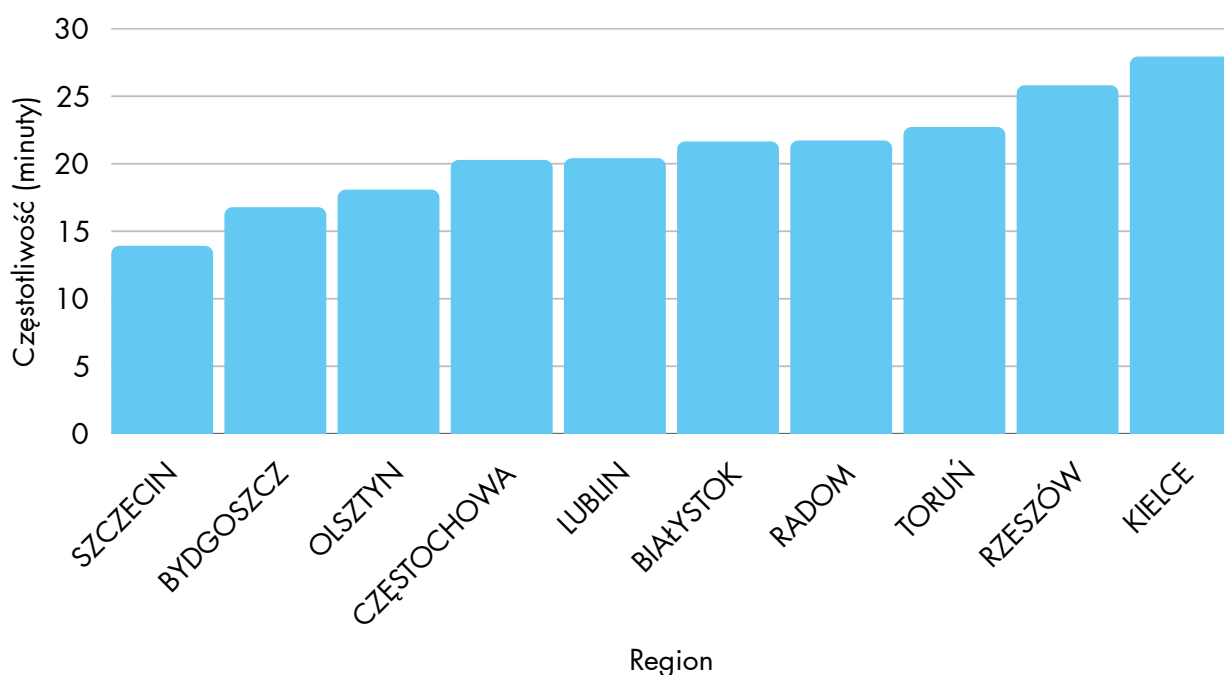


Wskaźnik częstotliwości

miasta poniżej 500 tys. mieszkańców
i powyżej 150 tys. mieszkańców



Pozycja	Region	Częstotliwość (minuty)
1	SZCZECIN	13.92
2	BYDGOSZCZ	16.78
3	OLSZTYN	18.08
4	CZĘSTOCHOWA	20.28
5	LUBLIN	20.41
6	BIAŁYSTOK	21.65
7	RADOM	21.72
8	TORUŃ	22.72
9	RZESZÓW	25.81
10	KIELCE	27.94



Wskaźnik przesiadek

miasta powyżej 500 tys. mieszkańców



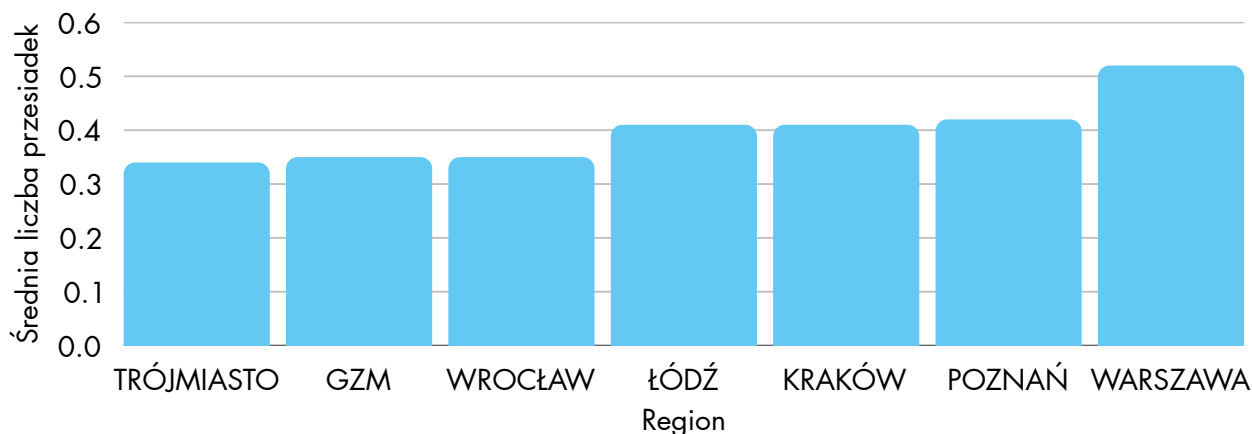
Podróże bez komplikacji: miasta z najmniejszą liczbą przesiadek

Wskaźnik średniej liczby przesiadek pokazuje, ile zmian środka transportu wymagają typowe trasy wyszukiwane przez pasażerów. Wartość „0” oznacza połączenia bezpośrednie, „1” – jedną przesiadkę i tak dalej. Wskaźnik ten pozwala ocenić wygodę podróży oraz spójność oferty transportowej.

Jednostką jest **liczba przesiadek**. Im niższa wartość, tym bardziej bezpośrednie i wygodne są przejazdy, co przekłada się na lepsze doświadczenie pasażera.

Analizie poddano 76 749 516 wyszukiwań tras.

Pozycja	Region	Średnia liczba przesiadek
1	TRÓJMIASTO	0.34
2	GZM	0.35
3	WROCŁAW	0.35
4	ŁÓDŹ	0.41
5	KRAKÓW	0.41
6	POZNAŃ	0.42
7	WARSZAWA	0.52

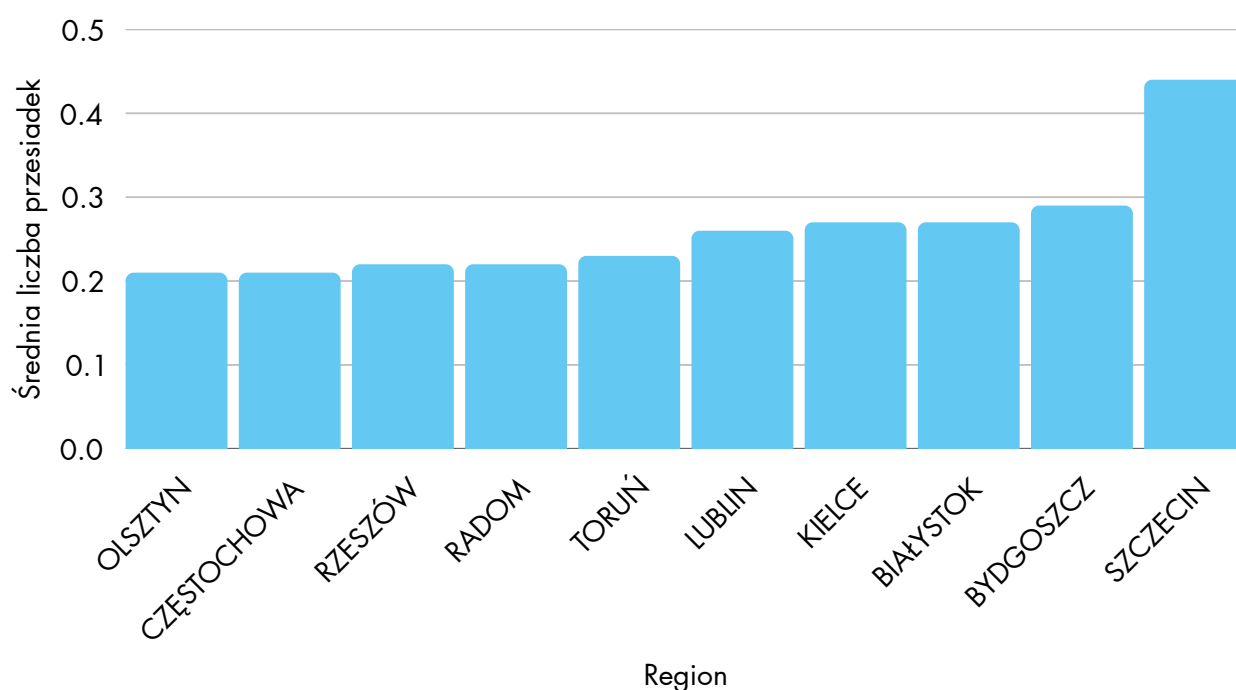


Wskaźnik przesiadek

miasta poniżej 500 tys. mieszkańców
i powyżej 150 tys. mieszkańców



Pozycja	Region	Średnia liczba przesiadek
1	OLSZTYN	0.21
2	CZĘSTOCHOWA	0.21
3	RZESZÓW	0.22
4	RADOM	0.22
5	TORUŃ	0.23
6	LUBLIN	0.26
7	KIELCE	0.27
8	BIAŁYSTOK	0.27
9	BYDGOSZCZ	0.29
10	SZCZECIN	0.44



Wskaźnik oczekiwania

miasta powyżej 500 tys. mieszkańców



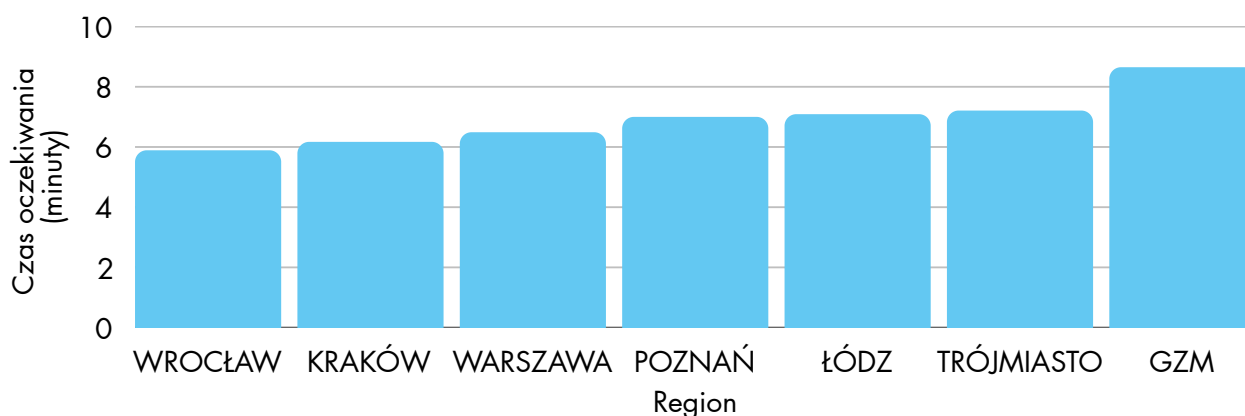
Start bez czekania: gdzie ruszysz najszybciej

Wskaźnik średniego czasu oczekiwania na rozpoczęcie podróży określa, ile minut mija od momentu wyszukania połączenia przez użytkownika do odjazdu pierwszego pojazdu na trasie. Odzwierciedla więc, jak szybko pasażer może faktycznie rozpocząć podróż po podjęciu decyzji o wyjeździe.

Jednostką jest **minuta**. Im niższa wartość, tym krótszy czas oczekiwania, a więc większa dostępność i responsywność systemu transportu publicznego.

Analizie poddano 75 264 967 wyszukiwań tras.

Pozycja	Region	Czas oczekiwania (minuty)
1	WROCŁAW	5.89
2	KRAKÓW	6.17
3	WARSZAWA	6.49
4	POZNAŃ	7.00
5	ŁÓDZ	7.09
6	TRÓJMIASTO	7.21
7	GZM	8.65

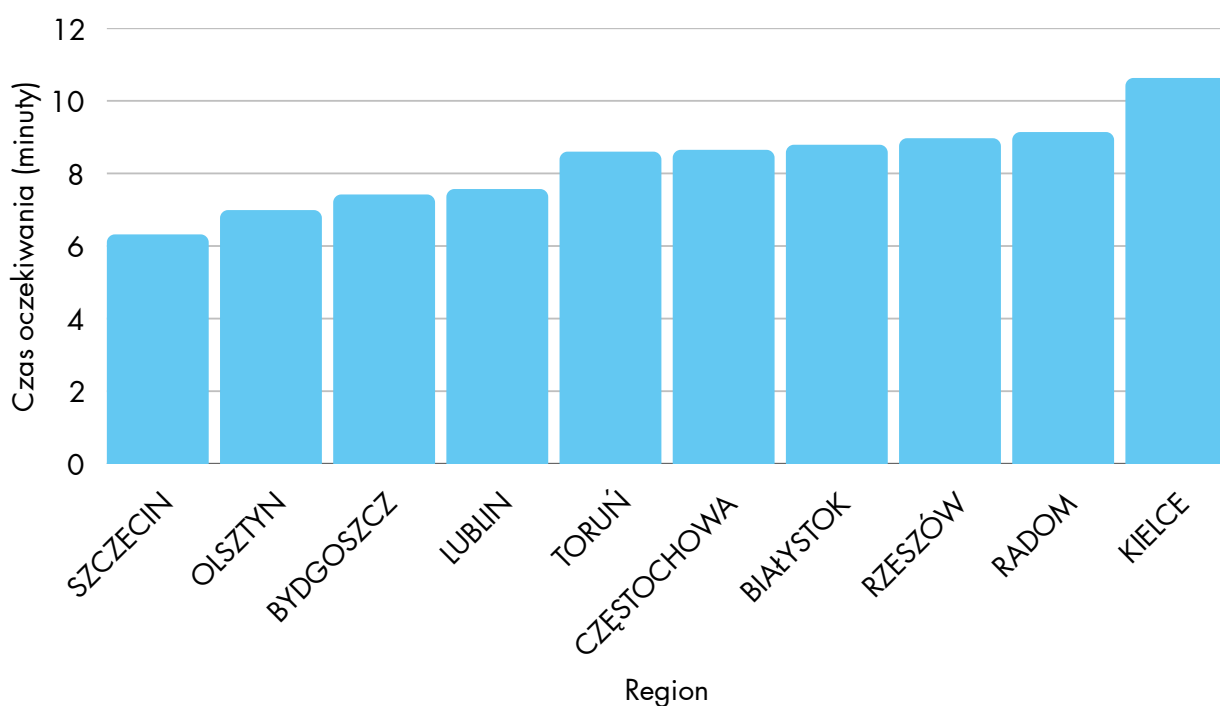


Wskaźnik oczekiwania

miasta poniżej 500 tys. mieszkańców
i powyżej 150 tys. mieszkańców

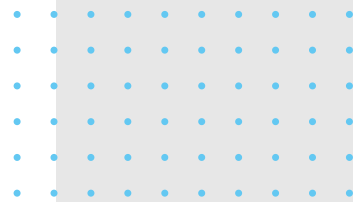


Pozycja	Region	Czas oczekiwania (minuty)
1	SZCZECIN	6.32
2	OLSZTYN	6.99
3	BYDGOSZCZ	7.42
4	LUBLIN	7.57
5	TORUŃ	8.60
6	CZĘSTOCHOWA	8.65
7	BIĄŁYSTOK	8.79
8	RZESZÓW	8.97
9	RADOM	9.14
10	KIELCE	10.63



Wskaźnik dystansu przy przesiadkach

miasta powyżej 500 tys. mieszkańców



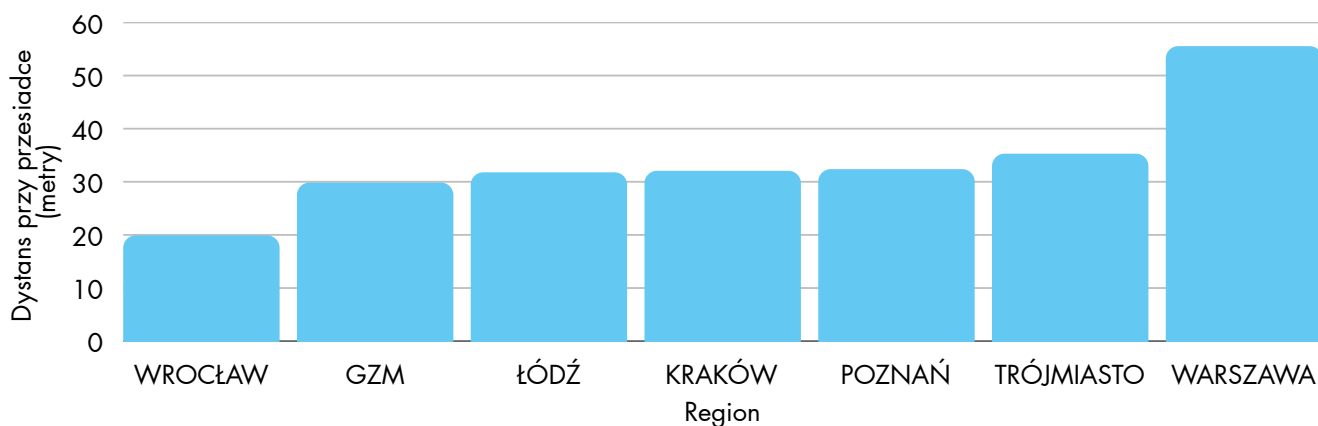
Najwygodniejsze przesiadki w trakcie podróży: miasta, w których przejdziesz mniej

Wskaźnik średniej długości odcinków pieszych przy przesiadkach w trakcie podróży określa, ile metrów pasażer musi pokonać pieszo między wysiadaniem z jednego pojazdu a wsiadaniem do kolejnego. Oddaje on rzeczywisty komfort i wygodę przesiadek w systemie transportu publicznego.

Jednostką jest **metr**. Im niższa wartość wskaźnika, tym krótszy dystans do pokonania podczas przesiadki, co przekłada się na bardziej przyjazne i efektywne podróże.

Analizie poddano 76 749 516 wyszukikań tras.

Pozycja	Region	Dystans przy przesiadce (metry)
1	WROCŁAW	19.91
2	GZM	29.85
3	ŁÓDŹ	31.78
4	KRAKÓW	32.07
5	POZNAŃ	32.38
6	TRÓJMIASTO	35.29
7	WARSZAWA	55.54

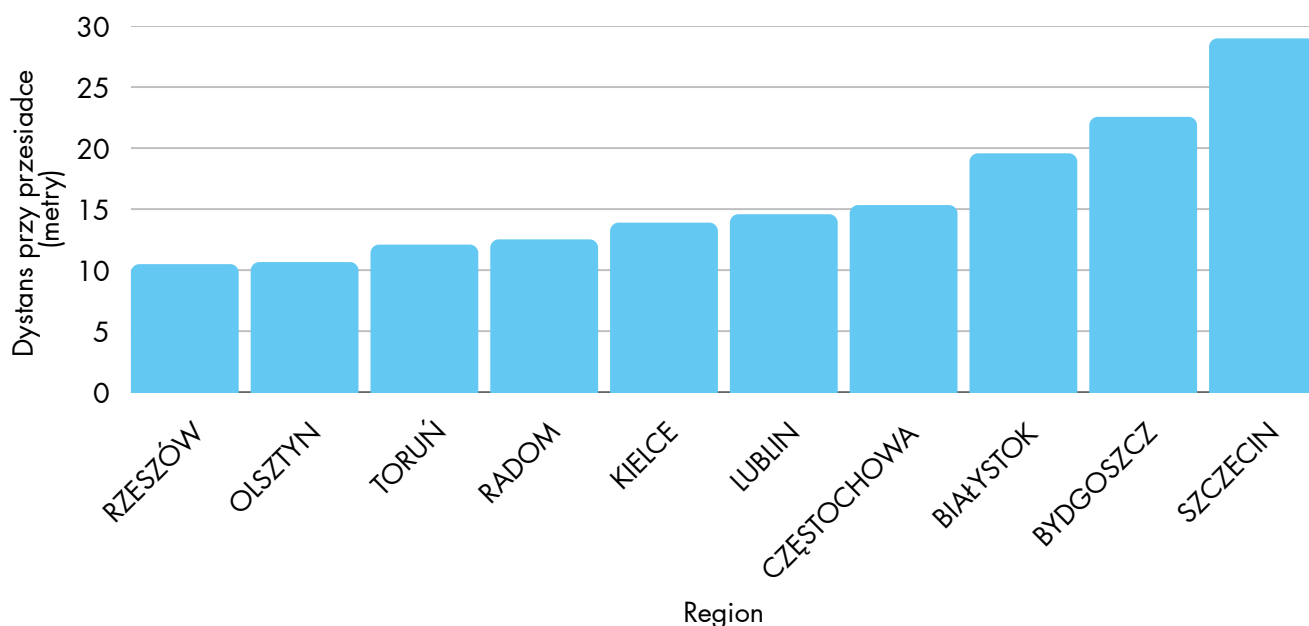


Wskaźnik dystansu przy przesiadkach

miasta poniżej 500 tys. mieszkańców
i powyżej 150 tys. mieszkańców



Pozycja	Region	Dystans przy przesiadce (metry)
1	RZESZÓW	10.49
2	OLSZTYN	10.66
3	TORUŃ	12.09
4	RADOM	12.52
5	KIELCE	13.89
6	LUBLIN	14.58
7	CZĘSTOCHOWA	15.33
8	BIAŁYSTOK	19.57
9	BYDGOSZCZ	22.56
10	SZCZECIN	28.99



Wskaźnik punktualności

miasta powyżej 500 tys. mieszkańców



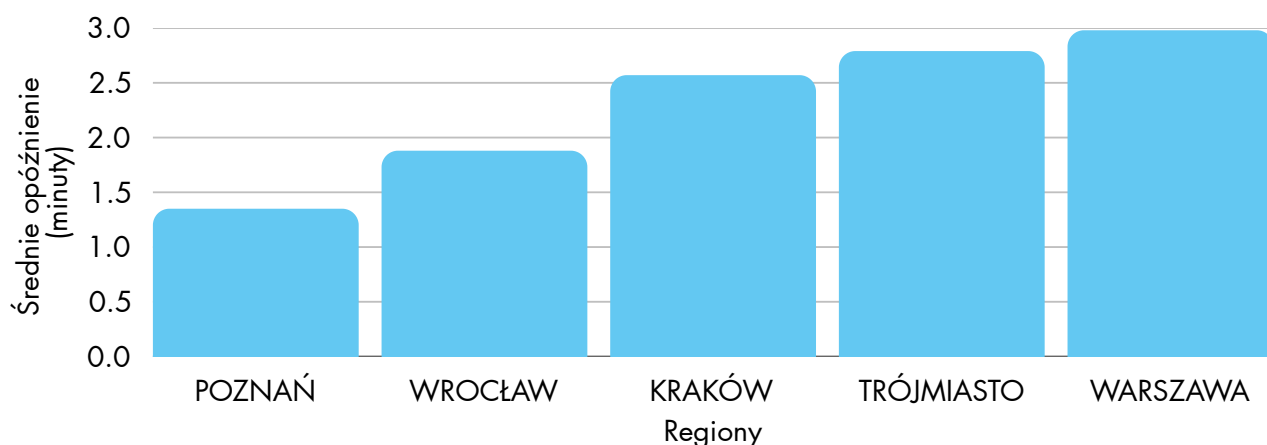
Zegar w ruchu: miasta o najbardziej punktualnym transporcie

Wskaźnik średniego odchylenia od rozkładu przedstawia, jak rzeczywiste czasy przejazdów różnią się od tych zaplanowanych. Mierzony jest jako średnia bezwzględna różnica między czasem rzeczywistym a rozkładowym, wyrażona w minutach. Pozwala ocenić punktualność funkcjonowania transportu publicznego.

Jednostką jest **minuta**. Im niższa wartość wskaźnika, tym bardziej punktualne są połączenia, co świadczy o wyższej niezawodności i jakości usług przewozowych.

Analizie poddano 31 528 584 wyszukiwań tras.

Pozycja	Region	Średnie opóźnienie (minuty)
1	POZNAŃ	1.35
2	WROCŁAW	1.88
3	KRAKÓW	2.57
4	TRÓJMIASTO	2.79
5	WARSZAWA	2.98





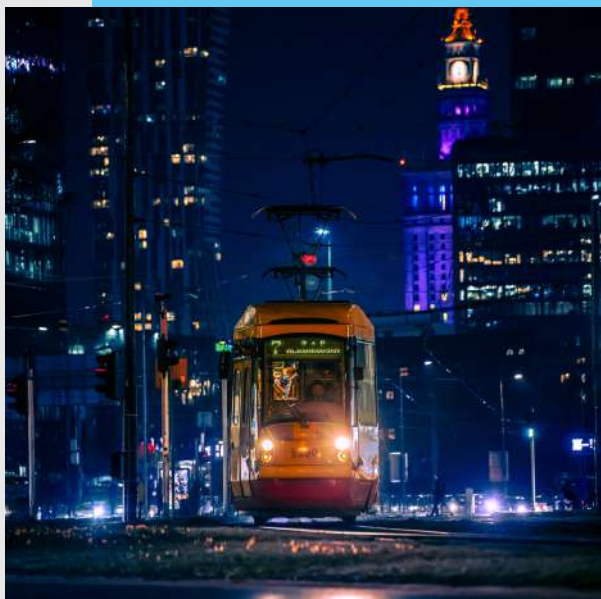
ZNAJDŹ SVOJE MIASTO!

ZOBACZ JAK WYGLĄDA PODRÓŻ WARSZAWIAKA,
POZNANIAKA CZY ŚLĄZAKA!



ONEPAGERY





Komunikacja miejska w Warszawie

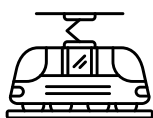
Pierwsza linia metra w Warszawie została otwarta w 1995 roku, choć plany jej budowy powstały już w latach 20. XX wieku. Sieć tramwajowa w stolicy liczy około 433 km tras. Średnia prędkość tramwajów wynosi około 18,3 km/h. W Warszawie jest 302 linii autobusowych i 23 linii tramwajowych.

Ile czekamy na odjazd?



W Stolicy średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **6 minut i 29 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?

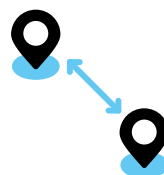


W Warszawie **58%** pasażerów dojeżdża do celu bez przesiadek, **33% z jedną przesiadką**, a **8% z dwiema**. Autobusy, tramwaje i metro kursują ze średnim odchyleniem od rozkładu jazdy wynoszącym **2 minuty i 59 sekund**.

Dystans między przesiadkami

55 metrów

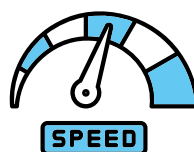
tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

30,7 km/h

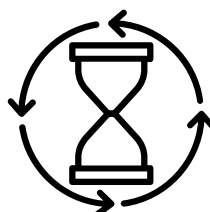
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

13 minut i 5 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.





Komunikacja miejska we Wrocławiu

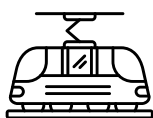
Wrocław jako pierwsze miasto na terenie dzisiejszej Polski wprowadził tramwaje elektryczne, które zastąpiły tramwaje konne już w 1893 roku. Obecna sieć tramwajowa liczy około 84 km i obejmuje 21 linii. Co roku kursują także Wrocławskie Linie Turystyczne, umożliwiające przejazdy zabytkowymi tramwajami i autobusami.

Ile czekamy na odjazd?

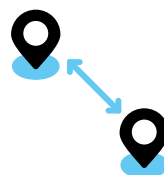


We Wrocławiu średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **5 minut i 53 sekundy**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



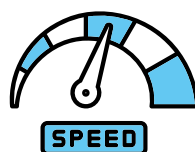
We Wrocławiu w **68%** pasażerów dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **28%** z jedną przesiadką, a **3%** z dwiema. Autobusy i tramwaje kursują ze średnim odchyleniem od rozkładu jazdy wynoszącym **jedną minutę i 53 sekundy**.



Dystans między przesiadkami

19 metrów i 91 centymetrów

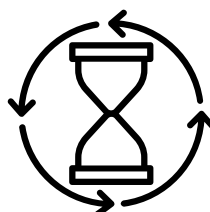
tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

20,98 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

12 minut i 46 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



Komunikacja miejska w Poznaniu

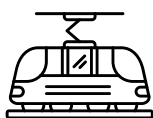
Transport publiczny w Poznaniu działa od 1880 roku, kiedy uruchomiono pierwszy tramwaj konny. Obecna sieć tramwajowa liczy około 87 km torów i obejmuje 18 linii dziennych oraz 2 nocne. Jedną z najszybszych tras w mieście jest Poznański Szybki Tramwaj, wykorzystywany także przez linię nocną.

Ile czekamy na odjazd?



W Poznaniu średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **7 minut**.

Jak dotrzeć do celu na czas?

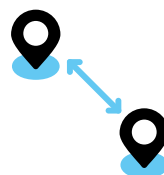


W stolicy Wielkopolski **65%** pasażerów dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **29%** z **jedną przesiadką**, a **6%** z **dwiema**. Autobusy i tramwaje kursują ze średnim odchyleniem od rozkładu jazdy wynoszącym **1 minutę i 21 sekund**.

Dystans między przesiadkami

32 metry i 38 centymetrów

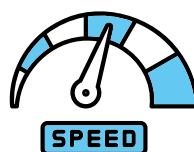
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

25,71 km/h

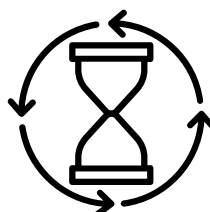
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

16 minut i 3 sekundy

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.





Fot. Daniel Siwak

Komunikacja miejska w Łodzi

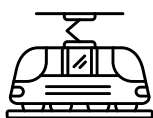
Łódzka komunikacja tramwajowa funkcjonuje od ponad 125 lat, a autobusowa od około 75. W mieście działa turystyczna linia 100, obsługiwana przez zabytkowe pojazdy, takie jak Ikarusy czy Jelcze „Ogórki”. Dodatkową atrakcją jest „Trambus” – mobilna replika tramwaju Herbrand pojawiająca się na Piotrkowskiej podczas wydarzeń miejskich.

Ile czekamy na odjazd?



W Łodzi średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **7 minut i 5 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



W Łodzi **64% pasażerów** dojeżdża do celu bez przesiadek, **32% z jedną** przesiadką, a **5% z dwiema**.

Dystans między przesiadkami

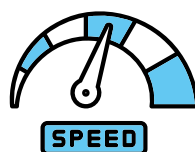
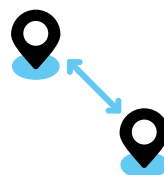
31 metrów i 78 centymetrów

dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.

Średnia prędkość podróży

20,6 km/h

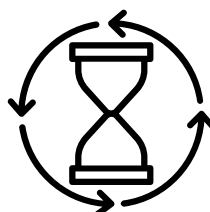
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

14 minut i 32 sekundy

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



statystycznie o miastach

Trójmiasto Gdańsk, Sopot, Gdynia



fot. Krzysztof Koprowski/Trojmiasto.pl

Komunikacja miejska w Trójmieście

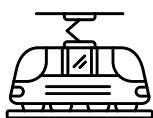
Gdynia posiada jeden z nielicznych w Polsce systemów trolejbusowych, w którym część pojazdów jeździ także na bateriach. Trójmiasto obsługuje Szybka Kolej Miejska z 27 stacjami między Gdańskiem, Sopotem i Gdynią. Dodatkową atrakcją regionu są sezonowe tramwaje wodne kursujące po Zatoce Gdańskiej.

Ile czekamy na odjazd?



W Trójmieście średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **7 minut i 13 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?

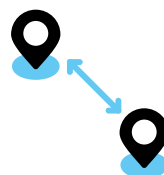


W Trójmieście **71%** pasażerów dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **25%** z **jedną** przesiadką, a **4%** z **dwiema**. Autobusy i tramwaje kursują ze średnim odchyleniem od rozkładu jazdy wynoszącym **2 minuty i 47 sekund**.

Dystans między przesiadkami

35 metrów i 29 centymetrów

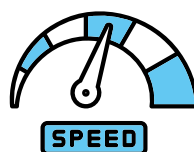
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

28,17 km/h

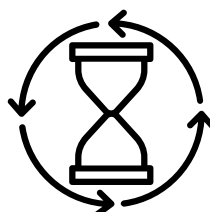
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

16 minut i 56 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.





Komunikacja miejska w Krakowie

Transport publiczny w Krakowie obejmuje 22 linie tramwajowe i 72 linie autobusowe.

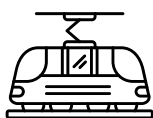
Jak na Kraków przysłała historia transportu miejskiego sięga 1875 roku kiedy to w tym mieście pojawiły się pierwsze omnibusy konne, a w 1901 uruchomiono pierwszy tramwaj elektryczny.

Ile czekamy na odjazd?



W Krakowie średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **6 minut i 10 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



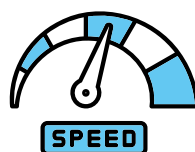
W Krakowie **64% pasażerów** dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **31% z jedną przesiadką**, a **5% z dwiema**. Autobusy i tramwaje kursują ze średnim odchyleniem od rozkładu jazdy wynoszącym **2 minuty i 34 sekundy**.

Dystans między przesiadkami



32 metry i 7 centymetrów dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.

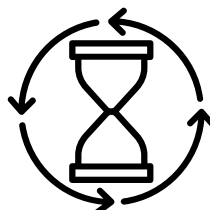
Średnia prędkość podróży



25,78 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.

Częstotliwość odjazdów



13 minut i 37 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia



Tramwaje Śląskie S.A.

Komunikacja miejska w GZM

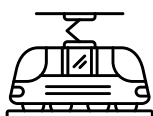
W Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii codziennie kursuje ponad 1700 pojazdów obsługujących około 7000 przystanków. Od 2018 roku cały obszar korzysta ze wspólnego biletu jednorazowego. Metropolia oferuje też bilet 30-dniowy „Metrolinia”, ważny w pięciu środkach transportu, w tym w pociągach i rowerach miejskich.

Ile czekamy na odjazd?



Na Śląsku średni czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **8 minut i 39 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



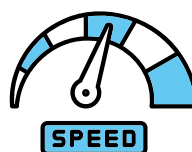
Podróżując w Katowicach, Chorzowie i Bytomiu aż **71%** pasażerów dociera do celu **bez przesiadek**, **25%** z **jedną** przesiadką, a **4%** z **dwiema**.



Dystans między przesiadkami

29 metrów i 85 centymetrów

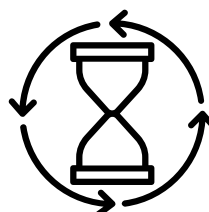
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

28,55 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

25 minut i 41 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



ts.szczecin.pl

Komunikacja miejska w Szczecinie

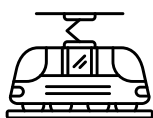
Szczecin posiada sieć komunikacyjną, która obecnie obejmuje 11 linii tramwajowych oraz ponad 80 linii autobusowych. Co ciekawe, w latach 30. XX wieku w Szczecinie funkcjonowała jedna z najdłuższych w historii linii autobusowych, mierząca aż 61,5 km, która kursowała z Bramy Portowej aż do niemieckiego Ueckermünde.

Ile czekamy na odjazd?

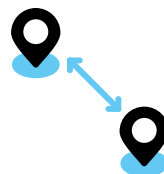


W Szczecinie czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **6 minut i 19 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



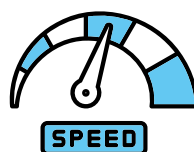
W Szczecinie **64%** pasażerów dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **30%** przesiada się **raz**, a **5%** pasażerów robi to **dwa razy**. Autobusy i tramwaje kursują ze średnim odchyleniem od rozkładu jazdy wynoszącym **1 minuta i 23 sekundy**.



Dystans między przesiadkami

28 metrów i 99 centymetrów

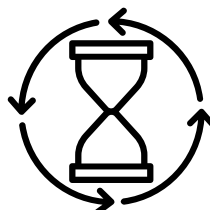
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

24,68 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

13 minut i 55 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



Komunikacja miejska w Białymstoku

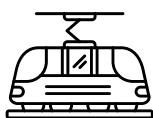
Historia komunikacji miejskiej w Białymstoku rozpoczęła się już w 1893 roku od uruchomienia 3 linii tramwaju konnego. Obecnie, po likwidacji tramwajów, Białostocka Komunikacja Miejska dysponuje rozbudowaną siecią składającą się z 56 linii autobusowych (w tym 50 dziennych i 6 nocnych), które obsługują miasto i okoliczne gminy.

Ile czekamy na odjazd?



W Białymstoku czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **8 minut i 47 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



W Białymstoku podróżni w **74%** dojeżdżają do celu **bez przesiadek**, **25%** z **jedną** przesiadką, a tylko **1%** pasażerów przesiada się **dwa razy!**

Dystans między przesiadkami

19 metrów i 57 centymetrów

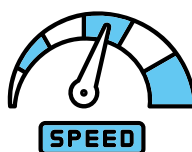
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

21,31 km/h

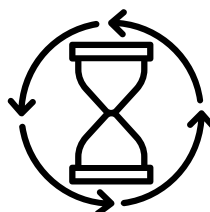
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

21 minut i 39 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.





Komunikacja miejska w Bydgoszczy

Komunikacja miejska w Bydgoszczy rozpoczęła się od tramwajów konnych w 1888 roku i to właśnie tramwaje były podstawowym środkiem transportu aż do lat 70. XX wieku. Aktualnie miasto obsługuje 10 linii tramwajowych oraz rozbudowaną sieć autobusową, a w 1966 roku uruchomiono tu jedną z pierwszych nocnych linii autobusowych w Polsce.

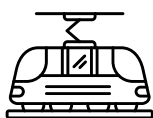
<https://visitbydgoszcz.pl/pl/zaplanuj/jak-sie-przemieszczac/2351-komunikacja-miejska>

Ile czekamy na odjazd?



W Bydgoszczy czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **7 minut i 25 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



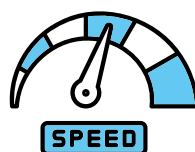
W Bydgoszczy pasażer aby dotarł do celu w **74%** przypadków dokona tego **bez przesiadki**, **23%** z jedną przesiadką, a **3%** podróżnych z **dwiema**



Dystans między przesiadkami

25 metrów i 56 centymetrów

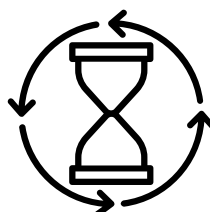
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

24,33 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

16 minut i 47 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



OlsztyńskieTramwaje.pl

Komunikacja miejska w Olsztynie

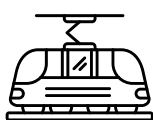
Olsztyn jest jednym z nielicznych miast, które przywróciło komunikację tramwajową w 2015 roku, po jej likwidacji w 1965 roku. W taborze autobusowym w 1978 roku pojawiły się Jelcze PR 110, które służyły miastu jeszcze pod koniec lat 90. Współczesne autobusy Olsztyna wyróżniają się miejskimi barwami, łączącymi srebrny pas z dolną częścią w kolorze zieleni.

Ile czekamy na odjazd?



W Olsztynie czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **6 minut i 59 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



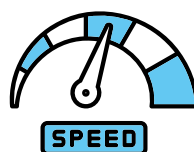
Podróżując po Olsztynie pasażerowie aż w **80%** docierają do celu **bez konieczności przesiadki**, a **20%** użytkowników jakdojade przesiada się **tylko raz!**



Dystans między przesiadkami

10 metrów i 66 centymetrów

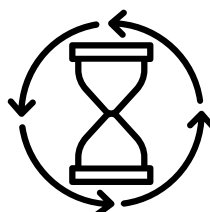
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

21,57 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

18 minut i 5 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



www.torun.pl

Komunikacja miejska w Toruniu

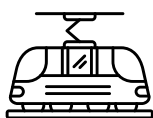
Pierwsze autobusy komunikacji miejskiej wyruszyły na ulice Torunia 15 listopada 1924 roku, kursując na trasie Toruń Miasto – Dworzec Główny. Wczesna infrastruktura była nietypowa: w 1935 roku zawiane przystanku służył specjalnie ustawiony wagon tramwajowy, a do autobusów wchodziło wyłącznie tylnymi drzwiami.

Ile czekamy na odjazd?



W Toruniu czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **8 minut i 36 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?

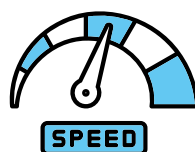


Podróżując w Toruniu **78%** pasażerów dotrze do celu **bez konieczności przesiadki**, **21%** pasażerów dojeżdża z **jedną przesiadką**, a tylko **1%** musi przesiadać się **dwa razy**.



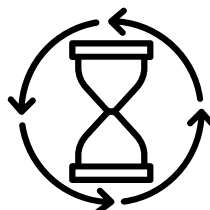
Dystans między przesiadkami
12 metrów i 09 centymetrów

dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży
24,26 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów
22 minuty i 43 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



Fot. Grzegorz Skowronek/Agencja Wyborcza.pl

Komunikacja miejska w Częstochowie

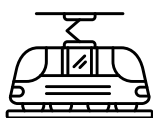
W Częstochowie, próby uruchomienia komunikacji tramwajowej sięgają lat międzywojennych, pierwszą linię autobusową otwarto dopiero w 1950 roku. Miasto zapisało się w historii transportu w 1994 roku, kiedy to do autobusu marki Ikarus wsiadły 332 osoby, ustanawiając tym samym rekord Guinnessa w kategorii liczby pasażerów.

Ile czekamy na odjazd?



W Częstochowie czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **8 minut i 39 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



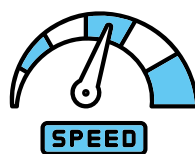
Podróżując w Częstochowie przesiadamy się średnio **0,21 raza** w czasie podróży.



Dystans między przesiadkami

15 metrów i 33 centymetrów

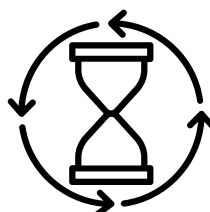
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

24,74 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

20 minut i 17 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



fot. Martyn Jandula

Komunikacja miejska w Rzeszowie

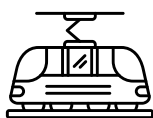
Rzeszów ma w swojej historii krótki epizod z komunikacją trolejbusową – linia o długości 1,5 km działała tu krótko, bo tylko od 1947 do połowy 1948 roku. Obecnie miasto stawia na ekologiczny transport autobusowy, czego dowodem jest zakup w 2020 roku aż 60 nowych autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), będących modelem Autosan M12LF CNG.

Ile czekamy na odjazd?



W Rzeszowie czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **8 minut i 58 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



W Rzeszowie **80%** pasażerów osiąga cel podróży bez **konieczności przesiadania się!** Prawie **20%** aby dotrzeć do celu musi przesiąść się **raz**, a mniej niż **1%** pasażerów **dwa razy**.

Dystans między przesiadkami

10 metrów i 49 centymetrów

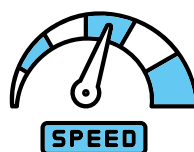
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

22,56 km/h

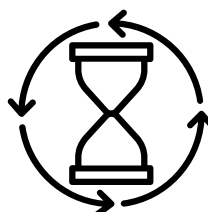
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

25 minut i 48 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.





mpk.radom.pl

Komunikacja miejska w Radomiu

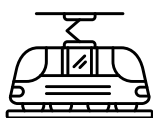
Komunikacja miejska w Radomiu zaczęła swoją działalność w 1954 roku, obsługując zaledwie pięć linii i dysponując tylko dziesięcioma autobusami. Radom był jednym z pierwszych miast w Polsce, które już w 1993 roku powołało Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) do organizacji przewozów, a cztery lata później, w 1997 roku, na ulice wyjechały pierwsze niskopodłogowe autobusy marki Neoplan.

Ile czekamy na odjazd?



W Radomiu czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **9 minut i 8 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



W Radomiu aż **79%** podróży jest bez **przesiadkowych!** 21% pasażerów dojeżdża do celu z jedną przesiadką, a 1% z dwiema.

Dystans między przesiadkami

12 metrów i 52 centymetry

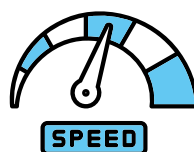
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

22,71 km/h

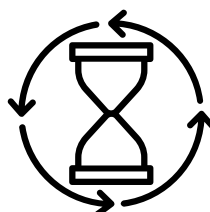
z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

21 minuty i 43 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.





Szater - Praca własna
wikipedia.org/wiki/Komunikacja_miejska_w_Lublinie

Komunikacja miejska w Lublinie

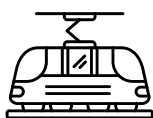
Lublin jest miastem z unikalną i długą tradycją komunikacji trolejbusowej. Historia miejskich przewozów jest pełna oryginalnych pomysłów: w 1929 roku pasażerowie pierwszych autobusów mogli otrzymać bezpłatny bilet do kina. Lublin zasługuje też na uwagę za inwestycje w nowoczesny tabor, będąc pierwszym polskim miastem, które zakupiło fabrycznie nowe, niskopodłogowe trolejbusy przegubowe.

Ile czekamy na odjazd?

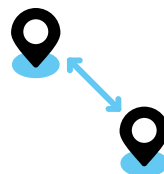


W Lublinie czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **7 minut i 34 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



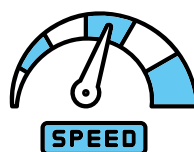
W Lublinie **76%** użytkowników komunikacji miejskiej dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **22%** osiąga cel podróży przesiadając się **raz**, a **1%** z **dwa razy**.



Dystans między przesiadkami

14 metrów i 58 centymetrów

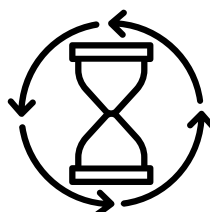
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

21,04 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

20 minut i 10 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.



Fot. Paweł Małecky/Agencja Wyborcza.pl

Komunikacja miejska w Kielcach

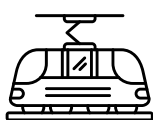
Komunikacja miejska w Kielcach rozpoczęła swoją działalność w 1951 roku, startując skromnie z taboru liczącego zaledwie pięć wypożyczonych autobusów. Organizacją przewozów zarządza obecnie ZTM. Aktualnie sieć autobusowa Kielc i okolic jest znacznie rozbudowana i składa się z około 40 linii.

Ile czekamy na odjazd?



W Kielcach czas oczekiwania na odjazd liczony od momentu wyszukania połączenia w aplikacji jakdojade a odjazdu to **10 minut i 38 sekund**.

Jak dotrzeć do celu na czas?



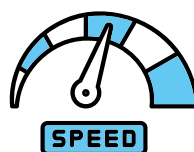
W Kielcach **74%** pasażerów dojeżdża do celu **bez przesiadek**, **25%** z **jedną przesiadką**, a **1%** z **dwiema przesiadkami**.



Dystans między przesiadkami

13 metrów i 89 centymetrów

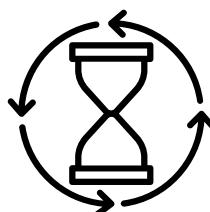
dokładnie tyle pasażer musi przejść pieszo przy zmianie pojazdu na inny.



Średnia prędkość podróży

22,31 km/h

z taką średnią prędkością poruszają się środkami transportu publicznego jego użytkownicy.



Częstotliwość odjazdów

27 minut i 56 sekund

średnio mija pomiędzy kolejnymi połączeniami na tej samej trasie.