

ZINTEGROWANY
PLAN ROZWOJU TRANSPORTU
PUBLICZNEGO
NA TERENIE MIASTA LUBOŃ
NA LATA 2010-2014



1. Założenia opracowania, cel.

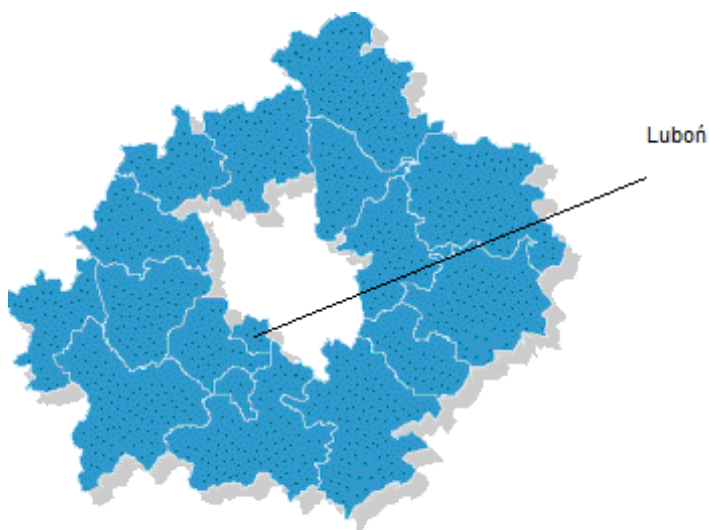
Plan rozwoju transportu na terenie miasta Luboń wyznacza strategiczne kierunki rozwoju i ma być pomocny w stworzeniu sprawnego, zintegrowanego systemu transportu publicznego Miasta Luboń, przy czym jego zapisy tworzą spójną całość z innymi dokumentami, a więc Wieloletnim Planem Finansowym (w roku bieżącym Wieloletnim Planem Inwestycyjnym) oraz Strategią rozwoju społeczno – gospodarczego Miasta Luboń.

Plan opracowany został na podstawie danych dotyczących infrastruktury transportowej i komunikacyjnej oraz funkcjonowania komunikacji miejskiej w Luboniu oraz:

- Strategii rozwoju miasta Luboń na lata 2008-2017
- Raportu o stanie miasta Luboń
- Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego
- Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Miasta Poznania
- Założeń dotyczących zasad funkcjonowania przyszłego Związku Komunikacyjnego Aglomeracji Poznańskiej.

2. Informacje ogólne o mieście Luboń.

Miasto Luboń jest gminą miejską, jedną z 17 gmin powiatu poznańskiego ziemskiego. Luboń położony jest na lewym brzegu rzeki Warty, od północy graniczy z Poznaniem, a południowym obrzeżem graniczy z Wielkopolskim Parkiem Narodowym.



mapa powiatu poznańskiego

Jedno z dwu najważniejszych połączeń drogowych prowadzących z Polski w kierunku zachodnim czyli budowana do granicy Niemiec autostrada A2, przebiega przez północną część

Lubonia. Jeden z jej węzłów „Poznań-Dębina” zlokalizowano na terenie miasta. Od południa i wschodu Luboń graniczy z gminami Komorniki i Mosina. Przez wschodnią część miasta przebiega linia kolejowa Poznań - Wrocław, ze stacją kolejową i torami przeładunkowymi. Wzdłuż torów kolejowych prowadzi też droga wojewódzka nr 430. Bliskość Poznania sprawia, że jest on funkcjonalnie z nim połączony – co w przypadku komunikacji zbiorowej jest atutem bowiem ułatwia ich konstruowanie. Dotąd Luboń prowadził własną komunikację autobusową obsługiwana przez komunalną firmę „Translub Sp. z o.o.”. Autobusy tego przedsiębiorstwa dowożą mieszkańców do centrum miasta Poznania. Poznań, jako stolica aglomeracji jest podstawowym rynkiem pracy, oraz miejscem realizacji celów związanych z potrzebami edukacyjnymi, kulturalnymi i ochroną zdrowia (szpitale, kliniki). Miasto Luboń, którego liczba mieszkańców w minionych dwunastu latach wzrosła o 50%, jest dla wielu mieszkańców Poznania miejscem, na terenie którego się osiedlają.

3. Charakterystyka sytuacji społeczno-gospodarczej miasta Luboń.

Miasto Luboń zamieszkuje 28.960 osób (wg stanu na dzień 31.07.2010 roku) z czego 13.685 osób stanowią mężczyźni (47,3% ogółu mieszkańców) a 15.275 osób stanowią kobiety (52,7% ogółu mieszkańców).

Liczba ludności miasta Luboń wg grup wiekowych (stan na dzień 31.07.2010 roku)

wiek / urodzeni w latach	ogółem	mężczyźni	kobiety
0 - 3 2008 - 2010	1.035	535	500
3 - 6 2004 - 2007	1.386	699	687
7 - 16 1994 - 2003	2.965	1.492	1.473
17 - 19 1991 - 1993	966	496	470
20 - 24 1986 - 1990	1.808	963	845
25 - 39 1971 - 1987	8.443	4.037	4.406

40 - 59 1951 - 1970	7.297	3.417	3.880
60 - 64 1946 - 1950	1.843	803	1.040
65 - 69 1941 - 1945	873	386	487
70 - 79 1931 - 1940	1.545	606	939
80 i powyżej	799	251	548

Struktura ludności wg grup produkcyjnych

wiek	ogółem	%	mężczyźni	kobiety
przedprodukcyjny 0 - 17	5.386	18,60	2.726	2.660
produkcyjny 18 - 64 (m) 18 - 59 (k)	19.317	66,70	9.716	9.601
produkcyjny 65 + (m) 60 + (k)	4.257	14,70	1.243	3.014
razem	28.960	100	13.685	15.275

dane z Urzędu Miasta Luboń

Jak wynika z przytoczonych wyżej danych ponad 66 % ogółu mieszkańców Lubonia stanowią osoby w tzw. wieku produkcyjnym. W tym przedziale mężczyźni stanowią 50,3 % ogólnej populacji.

Jednakże w całej populacji kobiety stanowią 52,7% ogółu wśród mieszkańców Lubonia, a mężczyźni 47,3% ogółu mieszkańców.

Ponad 8% ogółu mieszkańców stanowią ludzie w wieku powyżej 70 lat i więcej. W tej grupie wiekowej mężczyźni stanowią tylko 36,6% tej grupy a kobiety 63,4%.

4. Charakterystyka systemu transportowego Miasta Luboń.

4.1. Sieć drogowa



Położenie miasta Luboń w bezpośrednim sąsiedztwie Poznania powoduje, że jego ulice umożliwiają dogodny przejazd dla pojazdów jadących tranzytem. Jest to ruch drogowy z kierunku gmin Komorniki , Puszczykowo i Mosina. Oddanie do użytku węzła autostradowego Dębina spowodowało, że pojazdy zmierzające w kierunku autostrady również korzystają z ulic miasta Luboń.

V węzeł autostradowy Dębina

Z racji tego, że miasto Luboń powstało nieco ponad 50 lat temu z trzech podpoznańskich wsi, układ jego ulic i ich przepustowość pozostały jeszcze niedostosowane do głównych kierunków przemieszczania się pojazdów, a także do poziomego ruchu. Powoduje to, że w godzinach „szczytu” drogi dojazdowe do i z Poznania są zapełnione i blokują się.

ciąg ulic Opolska –Żabikowska w godzinach powrotów z pracy Poznaniu do miejsc zamieszkania

Brak dróg rowerowych przy wzmożonym ruchu samochodowym stwarza zagrożenia dla rowerzystów, zaś brak płynności ruchu jest przyczyną wzmożonego hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

ulica Żabikowska w godzinach popołudniowych

Długość sieci dróg na obszarze miasta Luboń wynosi 90 km, z czego :

- 43,2 km stanowią drogi bitumiczne,
 - 0,2 km drogi betonowe,
 - 7,1 km drogi z kostki betonowej
- a pozostałe 40 km to drogi gruntowe.

Parametry techniczne dróg, rodzaj nawierzchni jezdni i jej stan techniczny są zróżnicowane.

Jedynie droga wojewódzka nr 430 – ulica Armii Poznań została w pełni zmodernizowana i posiada od dwóch lat nową nawierzchnię.

droga wojewódzka nr 430 –ul.Armi Poznań

Droga ta razem z torami kolejowymi dzieli miasto Luboń na tzw. dolny i górny Luboń.

Zjazd z tej drogi w kierunku osiedli mieszkaniowych, z powodu jeszcze funkcjonujących dwu przejazdów kolejowych zamykanych przy pomocy rogatek, powoduje konieczność oczekiwania na ich otwarcie.

zamknięte rogatki na przejeździe kolejowym

Utrudnieniem dla ruchu drogowego jest też brak możliwości skrętu w lewo podczas wyjazdu spod wiaduktu w ciągu ul. Krętej, w kierunku ul. Armii Poznań.

wiadukt ul. Kręta

Do rozwiązań, które już poprawiają płynność ruchu na drogach Lubonia należy zmodernizowane skrzyżowanie ulic Żabikowska – Poniatowskiego oraz poprowadzone wzdłuż autostrady ulice Dębiecka i Unijna.

Parkingi

W związku z podobną jak w Poznaniu gęstością zaludnienia daje się zauważyć w Luboniu niedostatek miejsc parkingowych. Problem do niedawna pogłębiała polityka stosowana w tym względzie przez deweloperów. W tej sytuacji istnieje w Luboniu potrzeba budowy ogólnodostępnych parkingów, bowiem nie wystarczają istniejące zlokalizowane przed sklepem "Piotr i Paweł" oraz marketem budowlanym „Pajo” a także sklepami „Biedronka”.

Ruch rowerowy

ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Unijnej

Przez Luboń wiedzie ścieżka rowerowa. Początek trasy znajduje się w lesie komunalnym "Dębina", gdzie znajdują się najstarsze okazy drzew w Poznaniu. Następnie ścieżka wiedzie przez Luboń i rezerwat przyrody "Zalewy Nadwarciańskie" do miasta Puszczykowo.

Wykorzystywanie roweru jako środka transportu do niedawna nie było w mieście Luboń dostrzegane jako alternatywny sposób poruszania się. Skutkiem tego jest brak w pełni zorganizowanych dróg rowerowych ułatwiających jednocześnie dojazd do sklepów czy centrum handlowego.

Istniejące drogi, ulica Unijna czy Armii Poznań w kierunku Łęczycy, są jedynie niewielkimi fragmentami powstałymi w efekcie przebudowywania dróg i ulic.

Bliskość Wielkopolskiego Parku Narodowego i piękne tereny nadwarciańskie zaczęły powodować podejmowanie przy okazji realizacji inwestycji drogowych działań w kierunku budowy dróg rowerowych .

4.4. Komunikacja lotnicza

Komunikację lotniczą dla mieszkańców miasta Luboń zapewnia lotnisko Ławica w Poznaniu – regionalny port lotniczy obsługujący ruch krajowy, międzynarodowy i czarterowy.

Dojazd do portu odbywa się z wykorzystaniem transportu lokalnego i poznańskiego MPK.

4.5. Komunikacja z wykorzystaniem rzeki Warta

Rzeka Warta przepływa w granicach administracyjnych miasta Luboń jednak problem jej wykorzystania dla potrzeb transportu ma charakter o zasięgu krajowym, a nie lokalnym. Warta stanowi aktualnie dla mieszkańców Lubonia zaplecze spacerowe i rekreacyjne.

4.6. Transport publiczny

Operatorem w zakresie transportu publicznego na terenie miasta Luboń jest przede wszystkim Przedsiębiorstwo Transportowe „Translub Sp. z o.o.”.

Komunikacja zbiorowa obsługiwana jest również przez MPK Poznań – w zakresie prowadzenia linii autobusowej nr 56, na podstawie porozumienia międzygminnego.

Od 1 lipca 2010r. na podstawie porozumienia międzygminnego miast Poznań i Luboń, Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu przejął zadania z zakresu obsługi komunikacyjnej tzw. „dolnego” Lubonia. Prowadzenie linii L2 i L3 (obecnie 602 i 603) zostało powierzone jako operatorowi wewnętrznemu, poprzez zlecenie w ramach umowy władczej spółce „Translub Sp. z o.o.”. Firma ta obsługuje również linię 651, która łączy Poznań z miejscowościami gminy Mosina poprzez Luboń i Puszczykowo.

Spodziewane efekty podpisanego porozumienia międzygminnego:

- porozumienie to jest pierwszym krokiem na drodze integracji komunikacji publicznej w ramach aglomeracji poznańskiej
- wprowadzenie jednolitego biletu aglomeracyjnego spowoduje uproszczenie zasad korzystania z aglomeracyjnych środków komunikacji zbiorowej, a także poprzez możliwość korzystania z niej na podstawie jednego biletu, będzie tańsze i tym samym zachęci większą aniżeli dotąd ilość mieszkańców do korzystania z niej

- w konsekwencji winna postępować poprawa jakości życia w miejscowościach aglomeracji poznańskiej poprzez zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego;
- integracja umożliwi zoptymalizowanie układu linii i rozkładów jazdy, co ograniczy pracę przewozową i zmniejszy wielkość koniecznych środków na utrzymanie transportu zbiorowego;
- jednym z elementów ułatwiających korzystanie ze zintegrowanego systemu komunikacji będzie ujednoczenie systemu informacji pasażerskiej (planery podróży, tablice informacyjne);
- optymalizacja pozwoli na zwiększanie oferty przewozowej przy podobnych nakładach ;
- tańsze dla mieszkańców Poznania będzie poruszanie się w ramach aglomeracji środkami komunikacji zbiorowej,
- podniesienie atrakcyjności lokalnego transportu zbiorowego, w wyniku czego winien zwiększyć się udział przejazdów w ramach aglomeracji;. obecnie jedynie 18% mieszkańców podpoznańskich gmin korzysta z komunikacji miejskiej ;
- poprawa systemu dystrybucji biletów ;
- zwiększenie profesjonalizmu zarządzania systemem komunikacyjnym;
- nastąpi rozwój operatora wewnętrznego ; możliwe będzie skorzystanie ze środków unijnych na wymianę taboru autobusowego.

W związku z tym, że po ulicach Lubonia kursują również autobusy linii 117 prowadzonej przez ZUK Komorniki oraz firmy „Eko-Rondo” z Mosiny, należy kontynuowanie procesu integracji komunikacji co pozwoli na wykorzystaniu efektu synergii.



4.6.1 System transportu publicznego miasta Luboń

„TRANSLUB”



Przedsiębiorstwo Transportowe "Translub Sp z o.o." zostało powołane w dniu 20.06.1991 roku aktem założycielskim (Repertorium A nr 2557) i zarejestrowane w dniu 27.06.1991 roku w rejestrze handlowym Sekcji Spraw Rejestrowych Sądu Rejestrowego w Poznaniu (Dz.B.poz.5910) jako Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością będącą w 100 % własnością miasta Luboń. Spółka „Translub Sp z o.o.” rozpoczęła działalność 1 lipca 1991 roku .

Cechy charakterystyczne sieci linii autobusowych prowadzonych przez „Translub Sp z o.o.”:

- powiązanie wszystkich linii z miastem Poznań,
- duża gęstość linii i przystanków,
- pokrywanie się przebiegu kilku linii na poszczególnych odcinkach sieci.

4.6.2 Układ linii komunikacyjnych

schemat przebiegu komunikacji miasta Luboń

Przewozy w komunikacji miasta Luboń realizowane są na 9 liniach autobusowych.

L1 - Żabikowo-Poniatowskiego-Kościuszki-Żabikowska-Opolska-Dębiec i z powrotem,

602(dawna L2) - Lasek-Armii Poznań-28 Czerwca-Dębiec i z powrotem

603(dawna L3) - Lasek-Armii Poznań-Dolna Wilda-Droga Dębińska-Królowej Jadwigi i z powrotem do Lasku(jest to linia okólna)

L4 - Kręta-Sobieskiego-Żabikowska-Opolska-Dębiec-Górczyn i z powrotem

LA i LB są liniami okrężnymi .

LA - Górczyn-Dębiec-Opolska-Żabikowska-Powstańców Wlkp.-ks.Streicha-Poniatowskiego-Kościuszki-Żabikowska-Opolska- Dębiec-Górczyn

LB przebiega tą samą trasą tylko w przeciwnym kierunku.,

651 - Dębiec-Lasek-Lęczyca-Puszczykowo-Mosina-Dymaczewo i z powrotem.

Wielkość sieci komunikacyjnej wynosi 74 km, z czego 20,6 km tj 27,8% znajduje się na terenie Lubonia, 29,7 km tj 40,1% znajduje się na terenie Poznania a 24,6 km tj 32,1% na terenie innych gmin.

Długość poszczególnych linii w km

nr linii	długość całkowita linii	długość linii w Luboniu	długość linii w Poznaniu	długość linii w innych gminach	średnia odległość między przystankami
L1	5,7 km	3,7 km	2,0 km	---	520 m
602(L2)	6,1 km	4,8 km	1,3 km	---	680 m
603(L3)	11,35 km	4,8 km	6,55 km	---	630 m
L4	9,6 km	4,4 km	5,2 km	---	640 m
LA	10,25 km	5,9 km	4,35 km	---	640 m
LB	10,25 km	5,9 km	4,35 km	---	640 m
LC	10,65 km	8,15 km	2,5 km	---	610 m
LN	16,45 km	13,1 km	3,35 km	---	840 m
651	30,7 km	4,8 km	1,3 km	24,6 km	900 m

Średnia odległość między przystankami wynosi 680 m. Na terenie Lubonia znajduje się 69 przystanków.

4.6.3. Tabor autobusowy „Translub Sp z o.o.”

Wg stanu na dzień 01-09-2010 roku spółka dysponuje 19 autobusami miejskimi 12 metrowymi i 1 autobusem 10 metrowym, w tym :

- Neoplan 13 szt.
- MAN 3 szt.
- Jelcz 2 szt.
- Volvo 1 szt.
- Solaris 1 szt.

Zestawienie autobusów wg wieku :

- 19 lat 1 szt.
- 15 lat 6 szt.
- 14 lat 2 szt.
- 13 lat 1 szt.
- 12 lat 2 szt.
- 11 lat 4 szt.
- 10 lat 3 szt.
- 7 lat 1 szt.

Średni wiek autobusu miejskiego wynosi prawie 13 lat (12,8 roku). W tej sytuacji konieczna jest wymiana części taboru i sukcesywne odtwarzanie pozostałej. Poza wiekiem na konieczność wymiany taboru wpływa intensywna eksploatacja autobusów, które średniorocznie pokonują ponad 50 tys. km.

„Translub Sp z o.o.” posiada również autobus turystyczny marki MAN z roku 1999 o przebiegu 703 tys.km.

4.6.4 Charakterystyka przewozów realizowanych przez „Translub Sp z o.o.”

W 2009 roku autobusy komunikacji miejskiej przejechały 893 tys. km, a w ramach świadczenia usług w zakresie przewozów turystycznych – wynajmów 13,3 tys. km.

Za opłatą przewieziono w 2009 roku 1.556.709 osób (bilety miesięczne przeliczono na jednorazowe) – wobec 1.557.701 w 2008 roku i 1.525.480 osób w roku 2007 i 1.547.358 osób w 2006 roku.

Od m-ca października 2008 roku ceny biletów zostały obniżone zgodnie z uchwałą Rady Miasta o 15 % w stosunku do dotychczas obowiązujących.

Obniżka cen biletów nie wpłynęła w istotny sposób na zwiększenie ilości pasażerów, jednakże spowodowała, że zatrzymany został w 2009 roku coroczny trend zmniejszania się ilości pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej.

Struktura przejazdów:

- z biletami jednorazowymi normalnymi 408.688 osób wobec 394.421 osób w 2008 roku i 359.729 osób w 2007 roku,
- z biletami ulgowymi 445.630 osób wobec 464.030 osób w 2008 roku i 477.304 osoby w 2007 roku,
- z biletami miesięcznymi normalnymi 6.186 osób wobec 6.114 osób w 2008 roku i 5.805 osób w 2007 roku,
- z biletami miesięcznymi ulgowymi 7.869 osób wobec 7.871 osób w 2008 roku i 8.004 osób w 2007 roku.

SPRZEDAŻ BILETÓW 2006-2009

	ilość rbg. w m-cach	bilety jednorazowe normalne		ulgowe		bilety m-ne normalne		ulgowe		sprz.og.	RAZEM	il.RAZEM	
		ilość	wartość	ilość	wartość	sprz.ogóle	ilość	wartość	ilość				wartość
I/2006	176	30.123	75.072	40.678	49.642	122.016	515	41.175	906	37.629	72.419	194.435	141.851
I/2007	176	28.845	71.445	39.162	48.792	118.528	539	44.277	695	28.847	66.317	184.845	129.707
I/2008	176	34.728	84.310	39.777	48.741	131.743	543	44.157	798	34.373	71.215	202.958	141.555
I/2009	168	32.966	69.288	36.566	38.541	110.498	554	38.481	820	30.450	62.507	173.005	138.232
II/2006	160	27.086	66.894	40.305	50.221	114.512	499	40.587	644	26.574	60.914	175.425	124.541
II/2007	160	26.954	67.126	34.365	42.541	107.910	547	44.835	808	33.453	70.998	178.908	129.065
II/2008	168	34.685	84.223	44.542	55.405	138.123	510	41.208	617	26.750	61.640	199.763	135.577
II/2009	160	31.221	65.471	35.138	37.058	105.003	554	38.760	662	24.310	57.186	162.189	127.159
III/2006	184	27.451	67.371	41.568	50.996	116.266	546	44.040	902	37.413	73.854	190.120	141.419
III/2007	176	30.861	76.389	39.877	49.788	124.019	560	45.816	856	35.559	73.800	197.819	141.538
III/2008	160	30.417	73.887	38.225	46.447	121.256	542	43.772	807	34.871	71.273	192.529	136.092
III/2009	176	34.913	73.608	38.985	41.549	117.052	601	41.772	838	31.154	66.130	183.183	145.848
IV/2006	152	30.216	74.833	39.872	49.039	121.194	503	40.995	833	34.592	68.536	189.731	136.888
IV/2007	160	29.669	73.362	37.390	46.238	118.027	502	41.328	756	31.497	66.041	184.068	129.959
IV/2008	176	35.845	88.503	40.613	50.679	138.443	550	44.610	799	34.718	71.946	210.389	143.908
IV/2009	168	34.026	71.377	36.745	38.890	113.068	555	38.463	771	28.741	60.936	174.004	137.071
V/2006	176	26.324	65.537	36.400	45.475	110.503	470	38.754	694	28.755	61.225	171.728	120.924
V/2007	168	29.797	74.205	41.605	51.523	123.867	458	37.992	632	26.430	58.420	182.287	125.902
V/2008	152	28.225	70.843	35.300	45.414	117.612	508	41.280	611	26.676	61.635	179.248	119.475
V/2009	160	32.282	68.540	35.370	37.804	110.270	512	36.120	663	24.740	55.187	165.457	126.402
VI/2006	168	29.136	72.895	45.264	56.623	127.213	476	39.288	609	25.235	58.522	185.735	128.650
VI/2007	160	26.759	67.747	38.038	47.861	115.254	471	38.733	569	23.789	56.700	171.954	116.797
VI/2008	168	31.154	77.100	38.666	48.754	126.405	490	39.816	543	23.629	57.530	183.935	121.470
VI/2009	168	35.895	75.384	40.080	42.593	120.898	495	34.863	566	21.007	50.956	171.854	129.025
VII/2006	168	27.088	68.044	36.779	46.181	112.907	369	30.819	229	9.446	36.516	149.423	93.767
VII/2007	176	29.112	73.141	38.923	48.994	120.840	345	28.641	224	9.411	34.517	155.356	96.485
VII/2008	184	31.678	79.130	37.286	46.525	125.221	395	32.547	242	10.411	38.963	164.184	100.814
VII/2009	184	32.915	70.436	37.074	39.754	113.400	393	28.107	236	8.533	33.228	146.628	101.439
VIII/2006	176	26.408	66.666	40.223	50.324	116.682	366	30.582	208	8.514	35.461	152.143	95.331
VIII/2007	176	27.764	70.380	38.882	48.613	117.941	356	29.700	222	9.306	35.378	153.319	95.546
VIII/2008	160	30.328	75.520	35.316	44.117	120.118	336	28.446	195	8.299	33.330	153.448	92.194
VIII/2009	160	32.741	70.105	36.497	38.662	111.955	372	26.379	198	7.165	30.425	142.380	97.738
IX/2006	168	29.490	73.790	44.094	54.550	127.236	511	41.853	749	30.959	66.079	193.315	136.584
IX/2007	160	31.726	79.091	42.384	52.997	131.491	468	38.292	723	30.440	62.332	193.823	133.660
IX/2008	176	32.153	77.436	38.382	47.045	125.621	513	41.979	694	29.933	65.234	190.855	130.885
IX/2009	176	34.053	72.218	37.523	40.226	114.995	506	35.382	690	25.564	55.286	170.281	131.376
X/2006	176	33.300	82.422	45.617	56.432	135.898	548	45.258	928	38.686	76.145	212.043	152.417
X/2007	184	37.392	91.965	49.180	60.313	150.283	514	42.000	865	37.129	71.767	222.050	155.522
X/2008	184	39.783	83.046	44.766	47.581	133.544	583	40.692	913	34.086	67.818	201.362	159.349
X/2009	176	40.032	83.934	41.364	44.273	130.105	556	38.496	843	31.761	63.723	193.828	151.347

Struktura sprzedaży wynosi:

- bilety normalne
 - sprzedaż w punktach sprzedaży 61,50% wobec 62,54 % w 2008 roku (2007 rok 66,19%),
 - sprzedaż przez kierowców 38,5 % wobec 37,46 % w 2008 roku (2007 rok 33,81%),
- bilety ulgowe
 - sprzedaż w punktach sprzedaży 64,6% wobec 59,47% w 2008 roku (2007 rok 67,63%),
 - sprzedaż przez kierowców 35,4% wobec 40,53% w 2008 roku (2007 rok 32,37%).

Sprzedaż biletów przez kierowców z dodatkową opłatą utrzymuje się na poziomie ponad 35% całkowitej sprzedaży biletów – co wobec braku biletomatów potwierdza konieczność takiej sprzedaży. Pasażer za niewielką opłatą ma możliwość zakupu biletu

poza godzinami otwarcia punktów sprzedaży biletów lub gdy nie posiada zapasowego biletu.

W komunikacji nocnej (z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę) przewieziono 5.439 pasażerów wobec 6.804 pasażerów w 2008 roku i 7.225 pasażerów w 2007 roku.

W 2009 roku nastąpiło zmniejszenie o 1 kurs nocny linii LN – co potwierdziły dane z badania frekwencji na tej linii.

Średnioroczne zatrudnienie w 2009 roku wyniosło 63,74 etatu, z czego :

- kierowcy 33,55 etatu tj. 52,63 % ogółu zatrudnionych,
- pracownicy zaplecza 10,83 etatu tj. 16,99 % ogółu zatrudnionych,
- pracownicy umysłowi 10,57 etatu tj. 16,58 % ogółu zatrudnionych,
- dyspozytorzy 3,50 etatu tj. 5,49 % ogółu zatrudnionych,
- personel obsługi 2,17 etatu tj. 3,40 % ogółu zatrudnionych,
- dowóz dzieci niepełnosprawnych 3,12 etatu tj. 4,89 % ogółu zatrudnionych.

4.6.5. Koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej

Koszty komunikacji miejskiej rosną ze względu na wzrost cen czynników takich jak cena oleju napędowego, części zamiennych do autobusów i innych cen czynników produkcji.

Zestawienie kosztów w układzie kalkulacyjnym przedsiębiorstwa „Translub” w latach 2003-2009

Lp.	Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I.	koszty działalności podstawowej	3 000 371,60	3 229 730,87	3 060 965,73	3 082 244,82	3 121 485,07	3 629 305,69	3 741 987,15
1.	koszty zwiaz. z przebiegiem autobusów	651 566,39	787 232,36	877 563,37	903 776,03	899 412,50	1 090 211,91	970 750,33
2.	koszty zwiaz. z obsługą techn. i naprawami	269 631,85	350 150,86	264 297,42	316 429,21	288 048,01	280 710,06	220 947,26

3.	koszty utrzymania stacji obsługi	394 754,31	335 553,23	345 209,01	340 358,06	332 752,47	477 914,09	495 354,94
4.	koszty pracy (kierowcy)	1 218 453,28	1 238 724,39	1 180 428,18	1 208 096,72	1 251 298,21	1 386 370,86	1 644 996,01
5.	koszty związane ze stanem taboru	463 965,77	518 070,03	393 467,75	313 584,80	349 973,88	394 098,77	409 938,61
6.	pozostałe koszty wydziałowe	370 690,80	391 060,25	424 284,81	453 358,31	543 192,53	775 303,33	825 278,07
II	Koszty ogólnozakładowe	654 093,47	696 908,84	703 843,15	787 784,62	772 141,42	781 146,24	880 367,83
	RAZEM KOSZTY	4 025 155,87	4 317 699,96	4 189 093,69	4 323 387,75	4 436 819,02	5 185 755,26	5 447 633,05

Głównym źródłem finansowania komunikacji miejskiej są wpływy ze sprzedaży biletów i dopłaty z budżetu miasta Luboń.

Struktura przychodów i kosztów przedsiębiorstwa „Translub” w latach 2003-2009

Lp.	Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I.	Przychody	2 486 517,80	2 515 231,85	2 600 882,51	2 522 894,00	2 549 725,71	2 769 896,95	2 625 789,00
	sprzedaż biletów	1 961 539,26	2 057 885,76	2 049 530,01	2 073 134,92	2 083 672,99	2 077 488,46	1 868 326,22
	dopłaty do biletów	154 038,85	131 552,05	109 052,48	118 585,13	127 084,00	150 104,37	160 422,60
	wynajem autobusów	144 383,40	102 366,12	89 853,05	102 571,90	84 041,47	81 777,62	75 427,60
	sprzedaż materiałów	126 289,76	157 287,18	210 119,57	83 484,52	19 643,17	18 908,29	18 424,54
	opłaty dodatkowe (mandaty)			27 516,28	26 463,85	12 870,87	16 118,16	19 700,00

	dzierżawa			91 483,70	70 378,83	68 727,57	94 721,13	88 020,18
	najem			9 000,00	9 225,00	9 300,00	10 260,00	10 260,00
	pozostałe wpływy (reklama)	100 266,53	66 140,74	14 327,42	39 049,85	144 305,64	320 558,92	385 208,34
II.	przychody operacyjne i finansowe	9 947,38	16 328,22	26 513,36	50 728,30	49 024,17	17 017,93	55 218,12
III.	dopłaty	1 443 224,22	1 528 445,00	1 574 400,00	1 763 198,46	1 874 803,78	2 415 264,16	2 819 570,23
IV.	Dotacja celowa	199 993,56	192 324,96	74 683,78	5 890,91	1 025,78	0,00	0,00
V.	koszty wg. rodzaju	4 025 155,87	4 317 699,96	4 189 093,69	4 323 387,75	4 436 819,02	5 185 755,26	5 447 633,05
VI.	koszty sprzedaży materiałów	120 529,08	148 699,42	200 116,38	80 332,57	19 180,51	18 009,16	17 316,45
VII.	koszty operac. i finansowe	4 444,31	14 931,62	13 081,20	8 735,85	16 257,59	12 343,17	47 271,06
VIII.	zyski nadzwyczajne	20 168,86	42 189,58	16 922,09	13 107,10	30 251,78	51 215,80	0,00
IX.	straty nadzwyczajne	0,00	0,00	0,00	0,00	28 365,23	33 912,99	0,00
	WYNIK FINANSOWY	9 722,56	-186 811,39	-108 889,53	-56 637,40	4 208,87	3 374,26	3 731,10

Ponadto Spółka wykorzystuje powierzchnie autobusów do sprzedaży pod reklamy oraz wynajmuje autobusy w celu przewozów okazjonalnych co wpływa też na zmniejszenie dopłaty z budżetu miasta. Wpływy z tego tytułu nie będą się zwiększać, ze względu na starzejący się tabor.

Przebieg i koszty jednostkowe komunikacji miejskiej w latach 2003-2009

Wyszczególnienie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
koszt komunikacji miejskiej	3 920 011,81	4 228 462,52	4 059 833,96	4 263 538,00	4 228 528,00	4 829 453,00	5 057 094,00

przebieg w komunik. miejskiej	931 112,00	943 368,70	893 826,00	866 603,00	861 355,00	883 499,00	893 226,00
koszt netto wozokm	4,21	4,48	4,54	4,89	4,91	5,47	5,66

5.Ochrona środowiska

Teren miasta Luboń zajmuje powierzchnię 13,52 km². Ukształtowanie powierzchni nie jest urozmaicone – teren jest równinny, lekko pofalowany, wyniesiony na wysokość od 69 - 83 m n.p.m.

Przeważającą część gruntów miasta Luboń - 47% stanowią grunty zurbanizowane i zabudowane, grunty rolne zajmują 42% powierzchni, zaś użytki leśne i grunty zadrzewione, a 2% powierzchni stanowią wody.

Na terenie miasta występują gleby o dużym stopniu kwasowości i zanieczyszczeniu metalami ciężkimi, co jest następstwem działalności produkcyjnej i emisjami przemysłowymi.

5.1 Wody powierzchniowe

Obszar miasta Luboń należy do zlewni rzeki Warty. Przez Luboń przepływa też Strumień Junikowski oraz cieki Kotówka, Bocianka i Żabinka. Występuje też ciąg zbiorników wodnych Kocie Doły i Kocie Dołki wypełniające starorzecze Warty.

Stan czystości Warty i Strumienia Junikowskiego jest na terenie miasta regularnie badany w ramach monitoringu regionalnego.

Stan czystości wód rzeki Warty od lat nie odpowiada normom – wykryto bakterie Coli i salmonelli.

Czynnikami decydującymi o klasie czystości wód są zanieczyszczenia pochodzące z terenów położonych wyżej w biegu rzeki i jej dopływów, a więc gmin Śrem i Mosina oraz zlewni: Kanału Szymanowo – Grzybno, Kanału Mosińskiego, Wirynki i Kopli.

Podobnie stan czystości Strumienia Junikowskiego nie odpowiada normom, a jako wskaźniki decydujące o wypadkowej klasie należy wymienić miano Coli, azotyny, fosfor ogólny. Do czynników decydujących o wypadkowej klasie czystości należy zaliczyć także kanalizację

deszczową z nielegalnymi przyłączami ścieków z Poznania i Lubonia i odwodnienia terenów silnie zanieczyszczonych z licznymi nielegalnymi wysypiskami.

Jakość wód Strumienia Junikowskiego w obrębie Lubonia odpowiada IV klasie. O zanieczyszczeniu wykraczającym poza normy zdecydowały azotyny, fosforany, fosfor ogólny, saprobowość, zasolenie i liczba bakterii typu coli.

Wody powierzchniowe w Kocich Dołach są zanieczyszczone związkami fluoru – jednakże odnotowywany jest systematyczny spadek zanieczyszczenia fluorem.

Konserwacją oraz odbudową istniejących urządzeń wodnych zajmuje się powołana w 1986 roku Spółka Wodna z siedzibą w Luboniu. Głównym celem Spółki jest konserwacja rowów otwartych aby zapewnić spływ wód powierzchniowych i gruntowych.

5.2 Zasoby przyrody

Od południa miasto Luboń graniczy z Wielkopolskim Parkiem Narodowym – co powoduje konieczność dostosowania jego strategii rozwojowych, rozwoju gospodarczego i planów miejscowych do wymogów tym faktem podyktowanych.. Południowa część miasta – rejon eksploatowanych złóż kruszywa Luboń – położona jest w granicach otuliny Parku.

Obszary zielone na terenie miasta zajmują łącznie 60,85 ha (miasto jest właścicielem 30,73 ha terenów zielonych i innych) z czego:

- zieleńce i trawniki – 24,8 ha
- ogródki działkowe 21,05 ha
- cmentarze – 3 ha
- tereny rekreacyjne – 12 ha.

Ponadto na terenie miasta stałej pielęgnacji poddanych jest 600 sztuk w większości zabytkowych drzew rosnących w liniach rozgraniczających ulic.

W dolinie rzeki Warty, pomiędzy jej lewym brzegiem a terenami po zlikwidowanym Wielkopolskim Przedsiębiorstwie Przemysłu Ziemniaczanego w Luboniu położone są tereny leśne ochronne o powierzchni 56 ha z drzewostanem sosnowo – modrzewiowym.

5.3 Zabytki

Na terenie miasta znajdują się obiekty zabytkowe znajdujące się w rejestrze zabytków, są to m. in:

- Budynek, w którym mieściła się w latach 1870 -76 Wyższa Szkoła Rolnicza im. Haliny w Żabikowie przy ul. Powstańców Wielkopolskich,

- Budynek z 1894 roku na położony terenie byłego folwarku żabikowskiego Augusta hrabiego Cieszkowskiego przy ul. Puszkina,
- Kaplica z 1922 r. w budynku Zgromadzenia Sióstr Służebniczek Niepokalanego Poczęcia NMP,
- Kościół św. Barbary z lat 1908 - 10 przy pl. Edmunda Bojanowskiego ,
- Pomnik "Siewcy" z 1923 r. autorstwa rzeźbiarza Marcina Rożka w małym parku przy ul. Armii Poznań,
- Kompleks budynków zakładów ziemniaczanych, architektura przemysłowa z początku XX w. przy ul. Armii Poznań,

Miejsca Pamięci

- Muzeum Martyrologiczne ul. Niezlomnych,
- Cmentarz parafialny - zbiorowa mogiła z tablicą ku czci pomordowanych więźniów Obozu Żabikowskiego, ul. Cmentarna .

5.4. Wpływ transportu na ochronę środowiska

Transport drogowy jest źródłem znacznej części emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Źródłem emisji substancji szkodliwych jest nie tylko rura wydechowa. Także tankowanie pojazdu powoduje ulatnianie się substancji szkodliwych bezpośrednio w otoczeniu osoby obsługującej dystrybutor.

Transport paliwa, który odbywa się za pomocą cystern samochodowych również niesie ryzyko skażenia środowiska wokół ewentualnego miejsca kolizji.

Emisja substancji toksycznych z silników autobusów napędzanych olejem napędowym,

składniki	wartość emisji	europejskie	
toksyczne	g/kWh	normy	
	MAN diesel	EURO III	EURO IV
tlenki azotu	8,01	5	3,5
tlenek węgla	1,01	2,1	1,5
metan	-	1,6	1,1
węglowodory	0,33	0,66	0,46
cząstki stałe	0,25	0,1	0,02

Źródło: G. Budzik "Zasilanie silników autobusów w komunikacji miejskiej sprzężonym gazem ziemnym"

6. Planowany rozwój układu transportowego miasta Luboń

6.1 Uwarunkowania rozwoju

- korzystne położenie wraz z głównymi szlakami komunikacji drogowej i kolejowej sprzyjają rozwojowi miasta,
- brak dwupasmowych połączeń dróg prowadzących z miasta Luboń w kierunku miasta Poznań - co powoduje blokowanie dróg w godzinach dojazdów „do” i „z” pracy,
- istniejący obiekt inżynierski, wiadukt, w ciągu drogi Żabikowska - Opolska jest niewystarczający dla sprawnego funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- skumulowany ruch samochodów osobowych wpływa negatywnie na jakość oraz koszty funkcjonowania komunikacji zbiorowej,
- brak możliwości skrętu z ul. Krętej spod wiaduktu kolejowego w lewo w ulicę Armii Poznań w kierunku Lasku powoduje konieczność jazdy zatłoczonymi ulicami Sobieskiego i Żabikowską w kierunku Poznania,
- funkcjonowanie dwu przejazdów kolejowych łączących tzw. „górny” Luboń z „dolnym” nie sprzyja płynnemu ruchowi pojazdów ulicą Armii Poznań czyli drogą wojewódzką nr 430,
- stan dróg nadal nie jest zadowalający - aczkolwiek systematycznie ulega poprawie - zagrożenie stanowią nierówności dróg asfaltowych związane z odbudową części nawierzchni po budowie przyłączy kanalizacji sanitarnej.
- częstotliwość kursowania komunikacji zbiorowej jest niezadowalająca z punktu widzenia pasażerów i potrzeb stymulacji ich zachowań – co związane jest z niedostateczną ilością taboru, jego stanem technicznym i kosztami funkcjonowania, których część pokrywa samorząd,
- wiek taboru „Translub Sp. z o.o.” skutkuje wyższymi kosztami eksploatacji oraz wyższą aniżeli to konieczne emisją zanieczyszczeń do atmosfery,
- istniejąca infrastruktura kolejowa łącząca Luboń z Poznaniem i pozostałymi gminami – Mosina, Puszczykowo nie jest wystarczająco wykorzystana do odciążenia sieci drogowej od ruchu samochodowego,
- sąsiedztwo lotniska Ławica stwarza szansę na szybki transport z miasta Luboń do innych części kraju i Europy,

- powstanie Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu, a w przyszłości przekształcenie go w biuro związku komunikacyjnego Aglomeracji poznańskiej, już częściowo umożliwia uzyskanie lepszych efektów przy dotychczasowym poziomie nakładów finansowych; pozwala też na podjęcie procesu integracji i optymalizacji linii autobusowych zgodnie z oczekiwaniami pasażerów.

6.2. Kierunki rozwoju

Główne cele w zakresie rozwiązań komunikacyjnych zapisane w „Strategii Rozwoju Miasta Luboń na lata 2008-2017 ” oraz przewidziane do realizacji w ramach tworzonego związku komunikacyjnego aglomeracji poznańskiej, to:

- podjęcie prac nad stworzeniem zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej w ramach aglomeracji obejmującego wszystkie środki komunikacji, a więc kolej, autobusy, tramwaje,
- pierwszy etap budowy systemu obejmuje integrację komunikacji autobusowej,
- stworzenie systemu zachęt dla mieszkańców, który spowoduje większe aniżeli dotąd korzystanie z komunikacji zbiorowej, m. in. parkingu przy stacji kolejowej
- przebudowa systemu głównych dróg na terenie miasta Luboń, w tym stworzenie alternatywnych dla dotąd istniejących, ciągów komunikacyjnych, np. obwodnic wewnętrznych;
- wdrożenie nowego projektu organizacji ruchu na najważniejszych ciągach komunikacyjnych miasta ,
- modyfikacja systemu organizacji ruchu lokalnego w celu dostosowania do potrzeb mieszkańców, budowa i modernizacja dróg lokalnych na terenie miasta, zwiększenie dostępności miejsc parkingowych,
- poprawa stanu taboru komunikacji publicznej, organizacja nowych linii komunikacji autobusowej,

- przekierowanie ruchu tranzytowego na odpowiednio przygotowane ciągi drogowe i tym samym „wyprowadzenie” go z części Miasta z przeważającą zabudową mieszkalną, zamierzenia te wynikają z zapisów aktualnie opracowywanych dokumentów planistycznych, programowych i strategicznych;
- poprawa płynności ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych;
- poprawa skomunikowania systemu drogowego Miasta Lubonia z Poznaniem;
- poprawa warunków funkcjonowania komunikacji autobusowej;
- poprawa skomunikowania wschodniej i zachodniej części Miasta Lubonia poprzez budowę przynajmniej części z planowanej obwodnicy wewnętrznej, która pozwoli w sposób bezkolizyjny, dzięki możliwości przejazdu pod ulicą Dworcową, torami kolejowymi i Armii Poznań, włączyć się do ruchu na ulicy Armii Poznań;
- poprawa klimatu akustycznego szczególnie wzdłuż ulic z przeważającą zabudową mieszkaniową poprzez zabiegi polegające na częściowym „wyprowadzeniu” ruchu tranzytowego z tych obszarów, budowę „cichych” nawierzchni, itp;
- poprawę jakości powietrza wzdłuż najważniejszych ciągów komunikacyjnych poprzez zabiegi jak wyżej oraz zwiększenie płynności ruchu, a także wymianę taboru i zwiększenie jego udziału w przewozach mieszkańców;
- poprawę jakości odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych poprzez budowę systemów podczyszczania wód opadowych;
- poprawę bezpieczeństwa poruszania się nie tylko pojazdów silnikowych ale także pieszych i rowerów m. in. poprzez systematyczną rozbudowę sieci dróg rowerowych, wdrożenie nowego projektu organizacji ruchu, budowę szykan i progów spowalniających oraz kanalizację ruchu;
- lepsze aniżeli dotąd dostosowanie możliwości poruszania się pojazdów po drogach do ich parametrów technicznych: jeden lub dwa kierunki ruchu, ograniczenia szybkości, progi spowalniające, bariery, sygnalizacja drogowa, oznakowanie poziome, pionowe, wysepki, ronda, pasy rozdziału, wyodrębnione lub nie gdzie to dopuszczalne, ścieżki rowerowe, lustra zapewniające widoczność;
- lobbing na rzecz przekwalifikowania statusu niektórych ulic na terenie miasta na drogi powiatowe (przede wszystkim ciągu ulic Żabikowska – Sobieskiego)
- przygotowanie parkingów i miejsc parkingowych ogólnodostępnych jak o tym była mowa wyżej.

6.3 Zadania szczegółowe

Budowa i modernizacja dróg na terenie miasta obejmie przede wszystkim następujące inwestycje :

- przebudowa ulicy Żabikowskiej i części ulicy Jana III Sobieskiego z połączeniem do ulicy Dworcowej (tzw. ulica Południowa z tunelem pod torami i dwoma drogami z włączeniem do ulicy Armii Poznań (drogi nr 430),
- budowa i przebudowa ciągu ulic Poznańskiej - Polna - Kręta wraz z budową drugiej nitki w tunelu na ulicy Krętej pod torami kolejowymi,
- przebudowa ciągu ulic Traugutta, Cmentarna i ul. 11 Listopada – jako dojazdu do ulicy Głogowskiej w Poznaniu,
- budowa ulic Wschodniej i Jana Pawła II oraz połączenie ich z nową tzw. ulicą Południową ,
- budowa ulicy Dworcowej na odcinku od ulicy Ogrodowej do ulicy Krętej,
- opracowanie całościowej koncepcji rozwoju ruchu samochodowego na terenie miasta z uwzględnieniem strumieni ruchu i intensywności przepływów w perspektywie wieloletniej,
- wdrożenie systemów służących komunikacji publicznej – obejmujących systemy dystrybucji biletów, informacji dla podróżnych na kluczowych przystankach końcowych i przesiadkowych,
- wyposażanie przystanków (szczególnie)w miejscach przesiadek i o dużej liczbie wsiadających w odpowiednie wiaty przystankowe.
- ponadto w zakresie innych zadań:
 - o współpraca z miastem Poznań i Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu w zakresie wprowadzenia i uruchomienia PEKA (Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej),
 - o utworzenie Związku Komunikacyjnego Aglomeracji Poznańskiej, który przejąłby od gmin go tworzących, wszystkie sprawy związane z lokalnym transportem zbiorowym i poprzez odpowiednią politykę zmian doprowadził do lepszego wykorzystania środków gminnych przeznaczonych na komunikację.

6.4.Podsumowanie

Wymienione zadania, przedsięwzięcia z zakresu drogownictwa, komunikacji, telematyki sprzyjać powinny:

- zmianie preferencji mieszkańców w zakresie korzystania ze środków komunikacji dla potrzeb dojazdu do Poznania
- poprawie stanu bezpieczeństwa na drogach,
- usprawnieniu połączeń komunikacyjnych między Luboniem a sąsiednimi gminami w tym miastem Poznań,
- dostosowanie ciągów komunikacyjnych do charakteru zadań i ruchu jaki obsługują,
- usprawnieniu ruchu pojazdów samochodowych i skróceniu czasu dojazdów,
- zachowaniu „własnej marki” jaką jest Przedsiębiorstwo Transportowe „Translub Sp. z o.o.” w Luboniu.

Kierunek rozwoju systemu transportowego miasta Luboń jest spójny z polityką transportową regionu – Województwa Wielkopolskiego i miasta Poznań.

7. Koncepcja realizacji planu transportowego miasta Luboń

Celem Działania 2.5 WRPO jest” Rozwój miejskiego transportu zbiorowego, Schemat II: Zakup nowego taboru w ramach miejskiego systemu transportu publicznego”.

Celem strategicznym Planu Rozwoju Transportu Publicznego na terenie miasta Luboń jest wzmocnienie i rozwój komunikacji publicznej na terenie miasta oraz integracja połączeń komunikacyjnych w ramach Związku Komunikacyjnego Aglomeracji Poznańskiej.

Dobra infrastruktura drogowa i dobrze zorganizowana komunikacja jest siłą napędową rozwoju gospodarczego regionu, gminy a także stwarza mieszkańcom większe możliwości zatrudnienia nie tylko na terenie zamieszkania, poprawia też standard życia w miejscu zamieszkania i ma pozytywny wpływ na jakość środowiska naturalnego.

Z aktów prawnych Unii Europejskiej wynika, że dofinansowania tego rodzaju przedsięwzięć mają na celu wzrost atrakcyjności regionów, zwiększają też mobilność mieszkańców i skracają czas dojazdów.

Wdrażany aktualnie jednolity system opłat za korzystanie z komunikacji w ramach aglomeracji (tzw. „wspólny bilet”) pozwala na korzystanie z usług różnych przewoźników. Dzięki temu koszty ponoszone przez mieszkańców są niższe, mniejsze są też straty czasu z tytułu

przesiadek. Dobrze rozwinięty system transportu publicznego sprzyja mobilności mieszkańców, skraca czas przejazdów.

W dłuższym okresie czasu rozbudowa, integracja, modernizacja infrastruktury komunikacyjnej oraz poprawa połączeń w aglomeracji sprzyja i skutkuje możliwością równomiernego rozwoju gospodarczego, zwiększaniu mobilności zawodowej, ułatwia dostęp do rynków pracy, nauki, kultury, wypoczynku.

Plan Rozwoju Transportu Publicznego miasta Luboń na lata 2010-2014 obejmuje działania inwestycyjne i organizacyjne realizowane przez samorząd miasta.

Aktualnie priorytetowym zadaniem jest modernizacja obecnie eksploatowanego taboru autobusowego.

Wszystkie autobusy powinny być już wyposażone w świetlne tablice informacyjne, informację głosową dla pasażerów, automaty do sprzedaży biletów.

W celu sprawnego i profesjonalnego zarządzania komunikacją publiczną operator powinien być wyposażony we właściwy system komputerowy i oprogramowanie wspomagające zarządzanie flotą.

Trasy przejazdów powinny być wyposażone w zatoki autobusowe w celu bezpiecznej wymiany pasażerów i w wiaty przystankowe. Przebudowa istniejących zatok, dostosowanie ich do pojazdów niskopodłogowych ułatwiających wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywać się powinno podczas przebudowy czy modernizacji istniejących dróg.

Na węzłowych przystankach – tzw. przesiadkowych powinny być zainstalowane automaty do sprzedaży biletów oraz monitoring wizyjny i system sterowania ruchem.

Dla sprawności systemu zarządzania flotą autobusy powinny posiadać system pozycjonowania pojazdów będący jednocześnie elementem systemu sterowania ruchem na danym obszarze.

W celu poprawy bezpieczeństwa pasażerów konieczny jest też system monitorowania punktów przesiadkowych i ważniejszych skrzyżowań .

W latach 2010-2014 oraz następnych konieczne jest:

- zakup autobusów i dalsza systematyczna wymiana,
- zakup i wymiana wiat przystankowych podczas przebudowy i modernizacji dróg,
- modernizacja zatok przystankowych podczas robót drogowych,
- budowa parkingów i ścieżek rowerowych,
- rozwój monitoringu miejskiego,
- w ramach PEKA wdrożenie biletów elektronicznych,
- tworzenie systemów poprawiających jakość obsługi pasażerskiej i bezpieczeństwo

(stworzenie systemu informacji przystankowej i monitoringu).

nazwa działania	kryteria kolejności realizacji	czas realizacji	efekty	podmiot realizujący	nakłady w tys.zł
zakup 6 szt.autobusów	priorytet	2010-2014	utrzymanie techn.sprawności taboru,poprawa standardu usług	Urząd Miasta Luboń	5.000 ,0
wymiana taboru	działanie ważne	2012-2014	podnoszenie standardu usług	przewoźnik	800,0
zakup i montaż wiat przystankowych	działanie ważne,ciągłe	2011-2014	poprawa standardu obsługi pasażer.	Urząd Miasta Luboń	50,0
przebudowa ulic Żabikowska-Opolska	priorytet	2018	poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	Urząd Miasta Luboń	Koszty będą znane po zakończeniu prac projektowych
przebudowa ul.Dworcowej i tunelu do Armii Poznań	Priorytet	2015	poprawa standardu infrastruktury i bezpieczeństwa ruchu	Urząd Miasta Luboń	Koszty będą znane po zakończeniu prac projektowych
rozwój	działanie	2012-2014	poprawa	Urząd Miasta	1.500,0

monitoringu miejskiego i informacji przystankowej	ważne		bezpieczeństwa i standardu usług	Luboń	
system biletu elektronicznego	działanie ważne	2011-2012	poprawa standardu usług przewozowych	UM Luboń we współpr.z ZTM P-ń	bezkosztowo

Wdrożenie Planu będzie powierzone komórkom organizacyjnym Urzędu Miasta Luboń w ścisłej współpracy z pracownikami „Translub Sp z o.o.”.

Doświadczenie kadry Urzędu i „Translub Sp z o.o.” gwarantuje sprawną realizację zadań.

Realizacja oceny Planu następować będzie też poprzez badanie stanu zadowolenia pasażerów komunikacji , badania potoków pasażerów, pomiary ruchu i analizy sprzedaży biletów.

Ponadto wykorzystać należy też badania jakości świadczonych usług w formie badań marketingowych oraz badania preferencji pasażerów.

Opracował : Zbigniew Bernat

Poznań-Luboń 09.2010r.