

**PLAN  
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU  
ZBIOROWEGO  
DLA GMINY ŁUBIANKA**

Wersja z dnia 24 października 2016 r.

## Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	11
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego .....	12
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	12
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim	17
2.3. Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny .....	22
2.4. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie toruńskim i gminie	23
Łubianka .....	23
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gminy Łubianka .....	24
2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	33
2.7. Oświata i czynniki społeczne.....	37
2.8. Czynniki gospodarcze.....	39
2.9. Ochrona środowiska naturalnego .....	40
2.10. Źródła ruchu .....	43
2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla .....	45
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	54
3.1. Struktura podróży .....	54
3.2. Prognoza popytu .....	56
3.3. Prognoza podaży .....	58
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze	62
użyteczności publicznej.....	62
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	62
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	62
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe .....	68
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	71
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	76
7. Organizacja rynku przewozów .....	79
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji .....	79

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	82
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	84
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów .....	87
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania .....	90
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu .....	95
Załącznik nr 1 .....	98
Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka .....	98
Spis tabel.....	100
Spis rysunków.....	101

## 1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze gminy Łubianka. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze gminy Łubianka. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa kujawsko-pomorskiego i powiatu toruńskiego. Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

### 1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze gminy Łubianka, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

### 1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego może opracować m.in. gmina – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich<sup>1</sup>.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar gminy Łubianka, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.)

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
  - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa kujawsko-pomorskiego” (stan na dzień 10 marca 2015 r.);
  - „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”;
  - „Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2014-2020”;
  - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”;
  - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Toruńskiego”;
  - „Regionalny Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020” (CCI 2014PL16M2OP002);
  - „Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego w 2013 r.”
  - „Program Ochrony Środowiska z planem gospodarki odpadami województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2011-2014 z perspektywą na lata 2015-2018”;
  - „Program ochrony powietrza dla strefy kujawsko-pomorskiej ze względu na przekroczenie poziomów dopuszczalnych dla pyłu PM10 oraz poziomu docelowego dla arsenu oraz ze względu na ozon”;
  - „Projekt Planu Działań Krótkoterminowych dla stref województwa kujawsko-pomorskiego ze względu na ryzyko wystąpienia przekroczenia wartości docelowych benzo(a)pirenu w powietrzu”;
  - „Strategia Rozwoju Powiatu Toruńskiego na lata 2012-2020”;
  - „Strategia Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Łubianka oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- Strategię Rozwoju Gminy Łubianka na lata 2015-2023;
- Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Łubianka na lata 2014-2020;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;

- stan środowiska w województwie kujawsko-pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

### 1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na:
  - sieci dróg publicznych albo
  - liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
  - akwenach morskich lub wodach śródlądowychwraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego** – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmiernający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:
  - miasta i gminy,
  - miast, albo
  - miast i gmin sąsiadujących
 jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **powiatowe przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **metropolitalne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- **wojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwró-

cenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

- **międzywojewódzkie przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie.
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być powiatowymi przewozami pasażerskimi, powiatowo-gminnymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi.

#### 1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie konsultacjom społecznym<sup>2</sup>. Ich celem będzie poinformowanie społeczności gminy Łubianka o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla gminy Łubianka, zostanie opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej gminy Łubianka. Tekst planu wyłożony zostanie również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Urzędu Gminy Łubianka.

---

<sup>2</sup> Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

## 2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

### 2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO<sub>2</sub>, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO<sub>2</sub>. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO<sub>2</sub> i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu<sup>3</sup>. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możli-

---

<sup>3</sup> Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

wości rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi powiązaniem pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSD – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnięte będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem w celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego – poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz

wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie określa, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które określą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa<sup>4</sup> określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się

---

<sup>4</sup> „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO<sub>2</sub>. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatu toruńskiego oraz z innymi ośrodkami miejskimi.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie<sup>5</sup> określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infra-

---

<sup>5</sup> Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

struktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ramach celu szczegółowego nr 2 – budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazany kierunek działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne oraz – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększenia opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)<sup>6</sup>, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców prze-

---

<sup>6</sup> Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

mieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

## **2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie kujawsko-pomorskim**

„Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”<sup>7</sup> określiła cztery priorytety rozwoju województwa do 2020 r.:

- konkurencyjną gospodarkę;
- modernizację przestrzeni miast i wsi;
- silną metropolię;
- nowoczesne społeczeństwo.

W ramach realizacji priorytetu „modernizacji przestrzeni miast i wsi” wyodrębniono ośrodki koncentrujące funkcje powiatowe, mające kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, a wśród nich także ośrodki uzupełniające siedziby powiatów,

<sup>7</sup> „Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+” przyjęta uchwałą nr XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dn. 21.10.2013 r.

do których zaliczono miasto Chełmżę. W dokumencie tym siedziby gmin wiejskich zaliczono do kategorii obszarów wiejskich wraz z lokalnymi ośrodkami rozwoju i wskazano, że oczekiwaną rolą i znaczeniem w rozwoju województwa będzie dla nich aktywizacja społeczno-gospodarcza na poziomie lokalnym.

Jako podstawowy instrument interwencji województwa określono – dla ośrodków powiatowych – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, oparte o budżet regionalny, a dla obszarów wiejskich – rozwój lokalny, oparty m.in. o budżet krajowy i regionalny. Działania na rzecz tych obszarów mają zapewnić swobodną dostępność do Bydgoszczy i Torunia – jako dużych rynków pracy i ośrodków usług.

Dla realizacji potrzeb określonych priorytetami zdefiniowano osiem celów strategicznych:

1. Gospodarka i miejsca pracy.
2. Dostępność i spójność.
3. Aktywne społeczeństwo i sprawne usługi.
4. Innowacyjność.
5. Nowoczesny sektor rolno-spożywczy.
6. Bezpieczeństwo.
7. Sprawne zarządzanie.
8. Tożsamość i dziedzictwo.

Cel strategiczny „gospodarka i miejsca pracy” wyznacza zadania istotne dla wszystkich priorytetów i jest dla województwa kujawsko-pomorskiego szczególnie ważny, z uwagi na jedną z wyższych w kraju stóp bezrobocia. Gminy Łubianka dotyczą w szczególności kategorii interwencji: rozwój przestrzeni inwestycyjnych w terenach przywęzłowych, rozwój infrastruktury technicznej dla potrzeb rozwoju gospodarczego oraz rozwój turystyki.

Działania projektowane w ramach celu strategicznego „dostępność i spójność” mają w ramach systemu transportowego zapewnić właściwą dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną województwa. Dla ośrodków powiatowych zakłada się zapewnienie dostępności do siedziby województwa w czasie do 60 minut oraz zapewnienie dostępności do ośrodków podregionalnych i spójności wewnętrznej w ramach powiatu. Dla obszarów wiejskich zakłada się zapewnienie dostępności w czasie do 90 minut – w relacji do co najmniej jednego ośrodka wojewódzkiego oraz do siedziby powiatu. Strategia uznaje za szczególnie istotne odpowiednie skomunikowanie węzłów autostradowych i dróg ekspresowych z siecią dróg wojewódzkich i powiatowych.

Ponadto, zakłada się działania na rzecz:

- poprawy stanu technicznego dróg wojewódzkich i powiatowych – dla zwiększenia spójności wewnątrzregionalnej;
- dróg gminnych – zapewniających dostęp do węzłów przesiadkowych systemu „60/90”.

Dla transportu zbiorowego – w zakresie zwiększenia dostępności – istotne znaczenie będzie miało wdrożenie przez samorząd województwa zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego.

W Strategii wskazano także znaczenie rozwoju lokalnych dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych, istotnych dla codziennej mobilności oraz pozwalających na dotarcie do węzłów przesiadkowych transportu publicznego. Jako istotne zadanie dla usprawnienia korzystania z transportu publicznego, wskazano konieczność realizacji regionalnego systemu informacji o rozkładach jazdy wszystkich przewoźników oraz specjalnej wspólnej polityki taryfowej.

Zapewnienie odpowiedniej dostępności i spójności transportowej województwa jest konieczne dla sprawnej realizacji pozostałych celów strategicznych.

W dokumencie zdefiniowano także obszary strategicznej interwencji w województwie, do których w szczególny sposób będzie adresowana polityka regionalna. Takimi wyznaczonymi obszarami są m.in. aglomeracje Bydgoszczy i Torunia, w których zamierza się prowadzić interwencję m.in. w zakresie rozwoju powiązań transportowych o charakterze aglomeracyjnym (zarówno rozwoju sieci, jak i organizacji transportu publicznego) w relacjach do centrów Bydgoszczy i/lub Torunia.

W Strategii planuje się opracowanie szeregu programów, obejmujących istotne dla rozwoju województwa zagadnienia, w tym Kujawsko-Pomorskiego Planu Komunikacji Drogowej – definiującego ocenę stanu i niezbędny zakres modernizacji systemu dróg dla zapewnienia spójności wewnętrznej i dostępności zewnętrznej – oraz Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego – zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Efektom podjętych działań ma być m.in. zwiększenie dostępności do miast wojewódzkich i powiatowych oraz zwiększenie liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego.

Założenia polityki terytorialnej województwa kujawsko-pomorskiego, opracowane przez Biuro Programowania Rozwoju Województwa, zakładają realizowanie polityki regionalnej na czterech poziomach: wojewódzkim (Bydgoszcz, Toruń i ich obszary funkcjonalne), regionalnym i subregionalnym (Włocławek, Grudziądz i Inowrocław z ich obszarami funkcjonalnymi), ponadlokalnym (powiatowym – obejmującym miasta powiatowe i ich obszary funkcjo-

nalne) oraz lokalnym – w ramach idei rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność lokalną.

Zakłada się, że poziom regionalny będzie obejmował obszar funkcjonalny dla wymienionych miast, tj. obszar odpowiedniego powiatu oraz tych gmin poza granicami powiatu, które są z miastem powiązane funkcjonalnie. Polityka regionalna realizowana będzie w ramach ZIT Regionalnego lub Subregionalnego – opracowanego analogicznie jak ZIT dla poziomu wojewódzkiego.

Przyjmuje się, że poziom ponadlokalny będzie obejmował jeden powiat ziemski. Obszar Lokalnej Aktywności, służący trwałym rozwiązaniom zidentyfikowanych problemów lokalnych, może obejmować rejon wykraczający poza granice jednego powiatu. Na każdym poziomie polityka regionalna realizowana będzie w oparciu o opracowane strategie ZIT lub strategie rozwoju, spójne ze strategią rozwoju województwa oraz z krajowymi i wspólnotowymi dokumentami strategicznymi i programowymi.

Elementem polityki regionalnej w województwie będzie Fundusz Wsparcia, który ma za zadanie wspieranie procesu eliminowania różnic pomiędzy miastami a gminami województwa oraz polityka miejska (a zwłaszcza realizowana przez samorząd województwa polityka innowacyjnego rozwoju miast), polityka rewitalizacji, polityka metropolitalna i polityka rozwoju obszarów wiejskich. Założenia przewidują także podpisywanie Kontraktów Regionalnych.

Narzędziem implementacji przyjętej strategii jest Program Operacyjny Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2014-2020. Program koncentruje się na wyznaczonych obszarach strategicznej interwencji (OSI).

W województwie kujawsko-pomorskim wyznaczono następujące OSI:

- aglomeracja Bydgoszczy i Torunia;
- zagospodarowanie Dolnej Wisły i nowy stopień wodny;
- Kujawy – wyspecjalizowana strefa gospodarcza dla rolnictwa;
- Bory Tucholskie – strefa wykorzystywania potencjałów endogenicznych północno-zachodniej części województwa;
- ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej;
- wzrost zatrudnienia;
- przełamanie zapaści społeczno-gospodarczej wschodniej części województwa;
- polityka miejska i rewitalizacja miast;
- rozwój uzdrowisk.

Polityka terytorialna realizowana będzie w latach 2014-2020 w dwunastu osiach priorytetowych, w tym:

- osi priorytetowej 3 – efektywność energetyczna i gospodarka niskoemisyjna w regionie;

- osi priorytetowej 5 – spójność wewnętrzna i dostępność zewnętrzna regionu.

W ramach osi priorytetowej 3 określono w programie cel tematyczny 4: wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, a w nim priorytet inwestycyjny 4e: promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Celem szczegółowym w priorytecie inwestycyjnym 4e jest zwiększone wykorzystanie transportu publicznego w miastach i ich obszarach funkcjonalnych. Realizacja celu szczegółowego przyczyni się, poprzez zmianę schematów mobilności miejskiej, do mobilności bardziej zrównoważonej (zwiększy udział transportu publicznego i niezmotoryzowanego) oraz do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz innych zanieczyszczeń powietrza, a co za tym idzie – do poprawy stanu środowiska naturalnego.

Wskaźnik rezultatu określono jako zwiększenie liczby przewozów pasażerów komunikacją miejską na 1 mieszkańca obszarów miejskich – z wartości bazowej 138,19 do wartości docelowej 148,02. W ramach tego priorytetu inwestycyjnego planowane jest wsparcie rozwoju systemów transportu zbiorowego, unowocześniania infrastruktury, integracji różnych form transportu, rozwój transportu szynowego lub z napędem alternatywnym oraz wsparcie tworzenia inteligentnych systemów transportowych, a także działań mających za zadanie ułatwienie podróży multimodalnych i zmniejszenie zatłoczenia miast (polityka parkingowa, buspasy, priorytety dla komunikacji publicznej, ograniczenie ruchu w centrach).

W ramach osi priorytetowej 5 zdefiniowano cel tematyczny 7: promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej. W ramach tego celu tematycznego ujęto w programie operacyjnym następujące priorytety:

- 7b – zwiększenie mobilności regionalnej, poprzez łączenie węzłów drugo- i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi;
- 7c – rozwój i usprawnienie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;
- 7d – rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu.

Celem szczegółowym priorytetu 7b jest zwiększona dostępność drogowa województwa. Realizacja tego priorytetu inwestycyjnego ma za zadanie poprawę dostępności wewnątrzregionalnej, a wsparciem będą objęte inwestycje głównie w drogi wojewódzkie.

Celem szczegółowym priorytetu 7c jest spowolnienie spadku korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców obszarów pozamiejskich. Realizacja tego priorytetu uzupełni połączenia kolejowe w regionie oraz – poprzez zakup taboru autobusowego – zwiększy dostępność do usług przewozowych na obszarach o słabej dostępności do transportu kolejowego.

Celem szczegółowym priorytetu 7d jest zwiększona dostępność kolejowa regionu. Realizacja priorytetu przyczyni się do poprawy przepustowości na odcinkach linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym.

### **2.3. Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny**

Na potrzeby Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT), które są instrumentem rozwoju terytorialnego w ramach regionalnych programów operacyjnych w perspektywie finansowej 2014-2020, dokonano delimitacji obszarów funkcjonalnych. Mają one na celu zwiększenie udziału i zaangażowania partnerów lokalnych, w tym jednostek samorządu terytorialnego w zarządzaniu środkami polityki spójności Unii Europejskiej, dedykowanymi dla regionu.

W województwie kujawsko-pomorskim określono jeden zwarty obszar funkcjonalny, w skład którego wchodzi Bydgoszcz i Toruń oraz powiązane z nimi gminy, w tym gmina Łubianka. Z uwagi na to, że rdzeń obszaru składa się z dwóch miast – oddziałujących zarówno na siebie, jak i na otaczający obszar, wyznaczono też dwa obszary funkcjonalne dla obu tych miast. W skład Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego weszły: miasto Toruń, wszystkie gminy powiatu toruńskiego, a także gmina Kowalewo Pomorskie z powiatu golubsko-dobrzyńskiego<sup>8</sup>.

Autorzy Strategii Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego w dziedzinie infrastruktury transportowej wyznaczyli wśród celów strategicznych m.in. „Wieloobszarowy rozwój transportu publicznego, w tym – integrację gmin ościennych z systemem transportowym Torunia” oraz „Rewitalizację kolei”. Wśród celów operacyjnych z punktu widzenia gminy Łubianka istotne są: „Rozwój sieci połączeń miejskich i podmiejskich”, „Uspójnianie systemu transportu publicznego”, a także „Przywracanie znaczenia kolei jako środka transportu”.

---

<sup>8</sup> „Strategia Rozwoju Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”, Deloitte, 2014 r.

## 2.4. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie toruńskim i gminie Łubianka

Strategia Rozwoju Powiatu Toruńskiego na lata 2012-2020<sup>9</sup> wyznaczyła cel strategiczny powiatu jako „rozwój przedsiębiorczości i infrastruktury zapewniający wysoką jakość życia mieszkańców powiatu”. Określono do realizacji cele cząstkowe, wśród których znalazły się m.in.: „Przestrzeń powiatu przyjazna mieszkańcom i inwestorom”, „Powiat przyjazny rozwojowi przedsiębiorczości”, a także „Komunikacja spełniająca oczekiwania mieszkańców”.

W ramach wyznaczonego drzewa celów pokazano strukturę powiązań celów i środków ich realizacji. Publicznego transportu zbiorowego dotyczy cel „Przestrzeń powiatu przyjazna mieszkańcom i inwestorom”, a w jego ramach – zadanie: „Infrastruktura zabezpieczająca potrzeby mieszkańców i inwestorów”. Jako środek realizacji wskazano tu funkcjonujący zintegrowany system transportu zbiorowego, drogowego i kolejowego. Ten sam środek powtórzono jako narzędzie realizacji celu „Komunikacja spełniająca potrzeby mieszkańców”.

Harmonogram działań określił, że wymienione wyżej działanie związane ze zintegrowanym systemem transportu zbiorowego, ma zostać zrealizowane w latach 2012-2020 ze środków budżetowych województwa, powiatu i gmin, a także ze środków pomocowych oraz środków przewoźników kolejowych i zarządców. Jako jednostki odpowiedzialne za realizację działania wskazano wszystkie szczeble samorządu – od zarządu województwa, przez zarząd powiatu, kończąc na wójtach i burmistrzach oraz Prezydencie Torunia. Wśród mierników mających pokazywać stan realizacji strategii, nie wskazano jednak żadnego związanego z transportem zbiorowym.

Gmina Łubianka w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotychczas realizowała tylko zadania związane z wydaniem zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych – zgodnie z ustawą o transporcie drogowym – oraz zadania finansowania przewozów dzieci do szkół.

„Strategia Rozwoju Gminy Łubianka na lata 2015-2022” jako cel główny wyznacza zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy gminy Łubianka. Jednym z celów szczegółowych jest cel nr 2 „Poprawa stanu infrastruktury technicznej”. W ramach tego celu wskazano działanie nazwane „Organizacja lokalnego transportu publicznego i zintegrowanie z siecią podmiejskiej komunikacji publicznej”.

---

<sup>9</sup> *Strategia Rozwoju Powiatu Toruńskiego na lata 2012-2020* przyjęta uchwałą nr XV/87/2012 Rady Powiatu Toruńskiego z dnia 9 lutego 2012 r. i zmieniona uchwałą nr XXXVI/194/2013 Rady Powiatu Toruńskiego z dnia 7 listopada 2013 r.

## 2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gminy Łubianka

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

**Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)**

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
Gęstość zatrudnienia	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net), dostęp: 31.10.2015 r.

Na rysunku 1 zaprezentowano podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego, uwzględniający poszczególne powiaty i gminy z wyznaczonymi granicami aglomeracji.

Gmina Łubianka leży w powiecie toruńskim i zajmuje powierzchnię 84 km<sup>2</sup>. Od południa graniczy z gminą Łysomice, od wschodu – z gminą Chełmża, od zachodu – z gminą Zławieś Wielka, a od północy z gminami Kijewo Królewskie i Unisław leżącymi w powiecie chełmińskim.

Siedziba władz gminy Łubianka mieści się w miejscowości Łubianka.



**Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego**

Źródło: [www.kujawsko-pomorskie.eu](http://www.kujawsko-pomorskie.eu), dostęp: 31.10.2015 r.

Obszar gminy, pod względem fizyczno-geograficznym, leży w większości na obszarze Pojezierza Chełmińskiego. Południowy fragment gminy leży w obrębie Kotliny Toruńskiej.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Województwa Kujawsko-Pomorskiego, sieć osadniczą w województwie kujawsko-pomorskim tworzy osiem obszarów o różnych uwarunkowaniach. Gmina Łubianka zaliczona została do obszaru centralnego, który uznawany jest za „rdzeń funkcjonalny” województwa i ma charakter wielofunkcyjny, z bardzo dobrze rozwiniętą przedsiębiorczością i dużym znaczeniem turystyki i rolnictwa. Charakter gminy Łubianka został określony jako wielofunkcyjny podmiejski.

W polityce przestrzennej województwa wyodrębniono cztery strefy, w tym dwie obejmujące powiat toruński. Gmina Łubianka zaliczona została do strefy centralnej – o wysokiej aktywności gospodarczej. Gmina posiada bardzo silne związki z Toruniem i właśnie to miasto, z uwagi na swój potencjał, jest głównym ośrodkiem oddziaływania na jej obszar. Uzupełniający ośrodek, ze względu na znaczący potencjał w zakresie szkolnictwa średniego i leczenia szpitalnego, stanowi Chełmża.

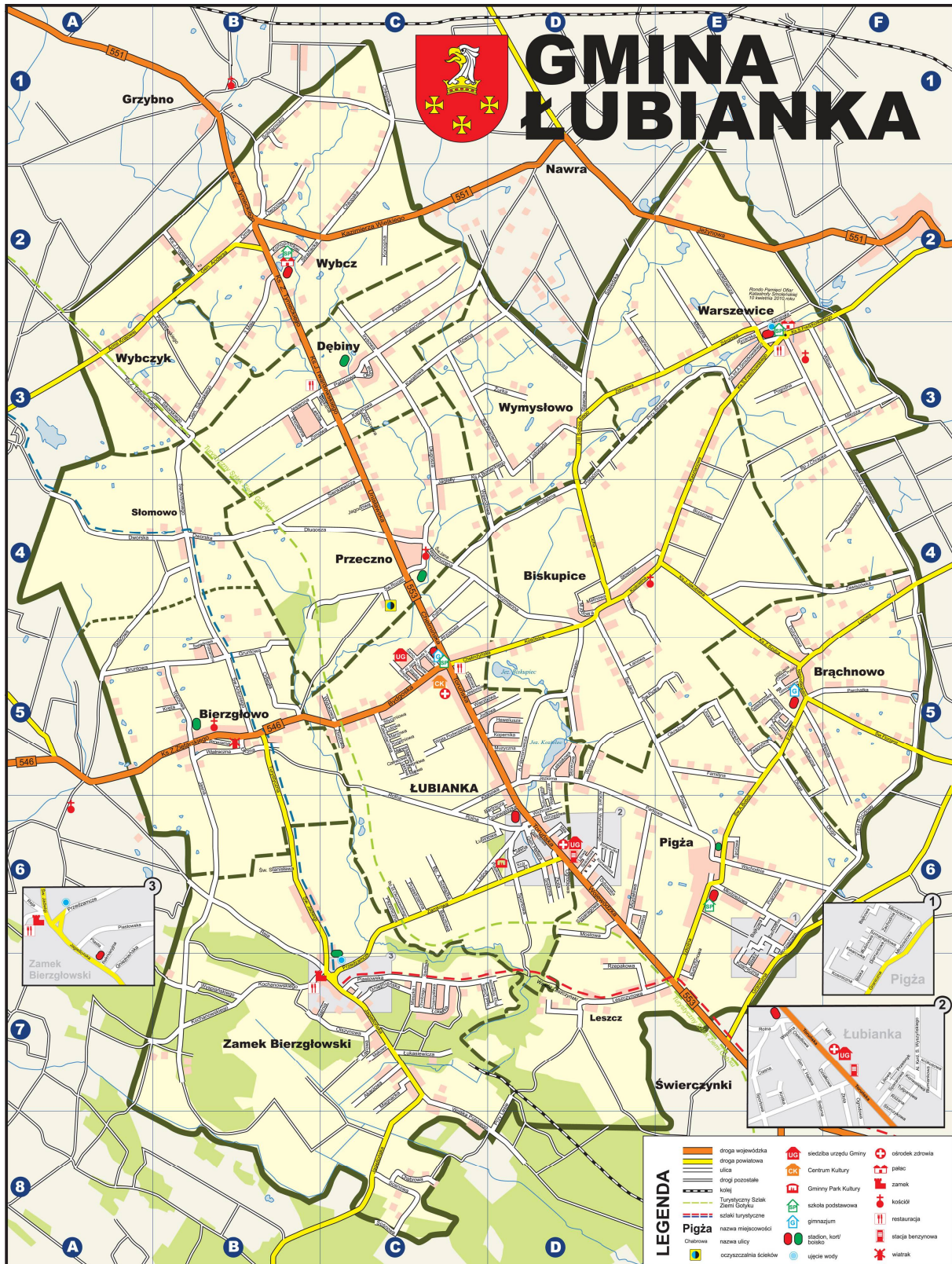
Na rysunku 2 przedstawiono podział powiatu toruńskiego na gminy i sołectwa.



**Rys. 2. Podział administracyjny powiatu toruńskiego**

Źródło: [www.powiattoruński.pl](http://www.powiattoruński.pl), dostęp: 29.09.2016 r.

Na rysunku 3 przedstawiono obszar gminy Łubianka z podziałem na sołectwa.



Rys. 3. Podział gminy Łubianka na sołectwa

Źródło: Urząd Gminy Łubianka.

Gmina Łubianka jest podstawową jednostką podziału administracyjnego. Gmina składa się z 14 wsi, a dzieli się na jednostki pomocnicze – 12 sołectw: Bierzgłowo, Biskupice, Brąchnowo, Dębiny, Łubianka, Pigża, Przeczno, Warszewice, Wybcz, Wybczyk, Wymysłowo i Zamek Bierzgowski. Największymi sołectwami są Łubianka (1576 mieszkańców) i Pigża (1211 mieszkańców). Do najmniejszych miejscowości należą wsie Leszcz (153 mieszkańców) leżący w sołectwie Pigża i Słomowo (60 mieszkańców) leżące w sołectwie Bierzgłowo.

Wg danych GUS na dzień 31 grudnia 2015 r., liczba mieszkańców gminy wynosiła 6 775 osób, co przy powierzchni gminy wynoszącej 84 km<sup>2</sup> oznacza gęstość zaludnienia 81 mieszkańców na km<sup>2</sup>. Jest to gęstość zaludnienia niższa od średniej w województwie (116 mieszkańców/km<sup>2</sup>), ale zbliżona do średniej w powiecie toruńskim (84 mieszkańców/km<sup>2</sup>).

Gmina Łubianka jest najmniejsza w powiecie toruńskim pod względem powierzchni. Pod względem liczby mieszkańców plasuje się na siódmym miejscu (mniej mieszkańców jest tylko w Wielkiej Nieszawce).

Użytki rolne zajmują 89,5% powierzchni gminy, a lasy tylko 5,4%. Tereny zurbanizowane stanowią 4,0% obszaru gminy.

Funkcję głównego ośrodka administracyjno-usługowego pełni miejscowość Łubianka, stanowiąca siedzibę gminy. Ośrodkiem wspomagającym i uzupełniającym ośrodek gminny jest wieś Pigża.

Obecnie główną funkcją na terenie gminy Łubianka jest funkcja rolniczo-osadnicza. Ośrodkami osadniczymi, w których nastąpił rozwój osadnictwa mieszkaniowego oraz usług i funkcji produkcyjnej są sołectwa Pigża, Warszewice i Zamek Bierzgowski. W sołectwach Biskupice, Brąchnowo, Bierzgłowo i Wybcz przeważa funkcja zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej. Pozostała część gminy przeznaczona jest pod produkcję rolniczą.

Na obszarze gminy wyraźnie widoczne jest zjawisko suburbanizacji, czyli przenoszenia się mieszkańców Torunia do miejscowości podmiejskich.

Ze względu na położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Torunia, gmina charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną do tego ośrodka wojewódzkiego, ale także i do Bydgoszczy.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę gminy Łubianka – z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w gminnych przewozach pasażerskich.



Rys. 4. Największe miejscowości gminy Łubianka

Źródło: opracowanie własne.

Przez województwo kujawsko-pomorskie prowadzą dwa paneuropejskie korytarze transportowe bazowej sieci TEN-T: Bałtyk – Adriatyk (odcinek Gdańsk – Katowice) oraz Morze Północne – Bałtyk (odcinek Warszawa – Poznań)<sup>10</sup>. W ramach tej sieci funkcjonuje autostrada A1, łącząca Gdańsk z Toruniem, Łodzią i aglomeracją śląską oraz autostrada A2, łącząca Warszawę z Łodzią i Poznaniem – z odgałęzieniem drogą ekspresową S5 do Gniezna, a w przyszłości do Bydgoszczy i – przez Świecie – do autostrady A1. Kolejowa sieć TEN-T obejmuje w województwie kujawsko-pomorskim linie kolejowe nr 3 i 131 jako sieć bazową oraz nr 201 i 353 – jako sieć kompleksową.

Przez obszar gminy Łubianka nie prowadzi żadna linia kolejowa. Najbliższe stacje to Chełmża i Unisław.

W gminie Łubianka znajduje się łącznie 207,6 km dróg, w tym 16 km dróg wojewódzkich, 31,439 km dróg powiatowych i 160,2 km dróg gminnych<sup>11</sup>. 30,3% wszystkich dróg posiada nawierzchnię bitumiczną.

Główną osią układu drogowego gminy jest droga wojewódzka nr 553 (Toruń – Łubianka – Wybcz), układ uzupełniają drogi wojewódzkie nr 551 (Strzyżawa – Unisław – Wybcz – Chełmża – Wąbrzeźno) i 546 (Zławieś Wielka – Rzęczkowo – Łubianka).

Powiatowy Zarząd Dróg z siedzibą w Toruniu zarządza następującą siecią dróg powiatowych na terenie gminy Łubianka<sup>12</sup>:

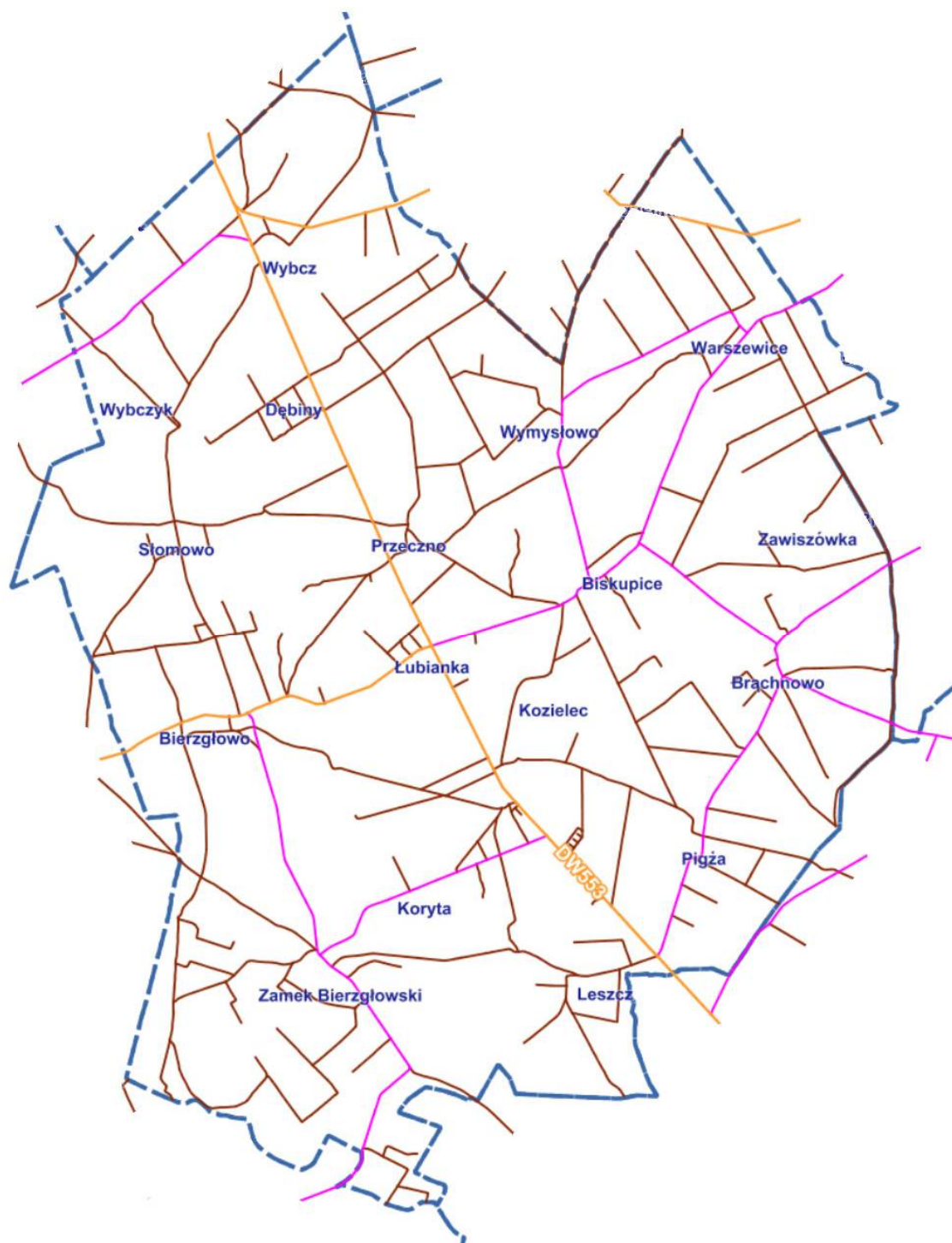
- 2005C: Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Czarne Błoto;
- 2015C: Siemoń – Wybcz;
- 2016C: Łubianka – Kończewice;
- 2017C: Biskupice – Wymysłowo – Warszewice;
- 2018C: Biskupice – Brąchnowo;
- 2019C: Chełmża – Brąchnowo – Pigża;
- 2020C: Brąchnowo – Kowróż;
- 2032C: Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski.

Przebieg dróg wojewódzkich (kolor żółty), powiatowych (kolor fioletowy) i gminnych (kolor brązowy) w gminie Łubianka, przedstawiono na rysunku 5.

<sup>10</sup> Źródło: tent-t-corridor-map-2013.pdf, dostęp: 31.10.2015 r.

<sup>11</sup> „Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego”.

<sup>12</sup> Wykaz dróg powiatu toruńskiego [http://www.bip.powiattorunski.pl/2670,wykaz-drog-powiatu-torunskiego.html, dostęp: 29.09.2016].



**Rys. 5. Przebieg dróg publicznych w gminie Łubianka**

Źródło: Infostrada Kujaw i Pomorza, dostęp: 29.09.2016 r.

Drogi powiatowe w zdecydowanej większości nie spełniają wymaganych parametrów technicznych. Szerokość jezdni waha się od 3,2 m do 6,0 m, a pobocza mają szerokość

od 0,5 do 1,5 m. Stan techniczny dróg jest bardzo zróżnicowany. Kategorię dróg powiatowych posiadają także niektóre drogi o nawierzchni gruntowej<sup>13</sup>.

W granicach administracyjnych gminy Łubianka znajduje się 96 przystanków autobusowych. 29 przystanków usytuowanych jest przy drogach gminnych, z kolei 44 przystankami dysponuje samorząd powiatowy. 23 przystanki znajdują się przy drogach wojewódzkich.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

Na obszarze gminy nie ma żadnego dworca autobusowego. Najbliższy dworzec znajduje się w Toruniu – przy ul. Dąbrowskiego 8 (należy do przewoźnika – Arriva).

Na terenie gminy nie ma wyznaczonych stref płatnego parkowania.

## 2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., gmina Łubianka zamieszkała była przez 6 775 mieszkańców. O sytuacji demograficznej gminy świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminie Łubianka w latach 2010-2015 przedstawiono w tabeli 2.

**Tab. 2. Zmiana liczby mieszkańców gminy Łubianka w latach 2010-2015**

Parametr	Rok						Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
<b>Liczba mieszkańców</b>	<b>6 287</b>	<b>6 385</b>	<b>6 496</b>	<b>6 610</b>	<b>6 690</b>	<b>6 775</b>	<b>107,8</b>
przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,3	2,7	0,3	5,6	1,8	4,6	-
saldo migracji na pobyty stały	107	81	117	73	81	67	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Dane zawarte w tabeli 2 ilustrują wzrost liczby mieszkańców o 7,8% w ostatnich pięciu latach. Utrzymuje się wysoki przyrost naturalny oraz dodatnie saldo migracji. Dla porównania – w mieście Toruniu dynamika zmian liczby mieszkańców w latach 2015:2010 wyniosła 98,8, a przyrost naturalny w 2015 r. – 0,2. Saldo migracji osiągnęło wartość -216. Spadająca liczba

<sup>13</sup> Program poprawy bezpieczeństwa na drogach w powiecie toruńskim na lata 2016-2023.

mieszkańców miasta i rosnąca w gminie wiejskiej, wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Strukturę ludności gminy Łubianka, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 3. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców gminy na przestrzeni ostatnich lat.

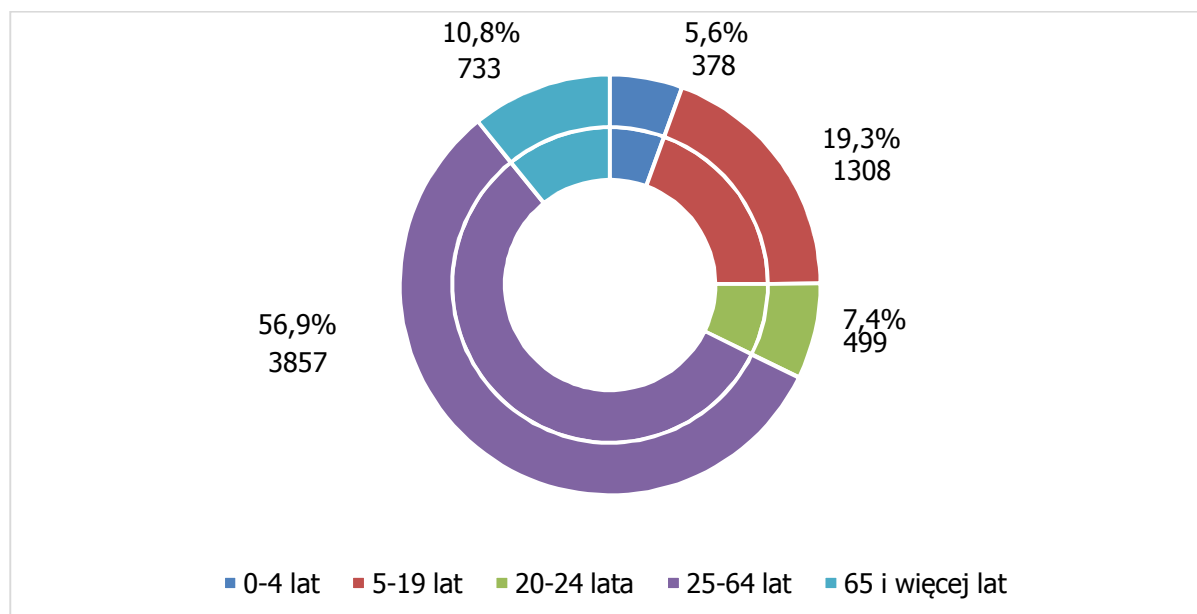
**Tab. 3. Struktura ludności gminy Łubianka w latach 2010-2015**

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2015	
– przedprodukcyjnym	1 524	1 498	98,3
– produkcyjnym	3 999	4 360	109,0
– poprodukcyjnym	764	917	120,0

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

W gminie Łubianka w latach 2010-2015 zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 9%) i poprodukcyjnym (aż o 20%), jednocześnie spadła liczba najmłodszych mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 1,7%). Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest wzrost udziału w przewozach osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzmaga się więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców gminy Łubianka, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., 43% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



**Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Łubianka  
[% i liczba osób] – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

GUS przedstawia prognozy demograficzne w ujęciu statystycznym, obejmującym powiaty. Takie prognozy dla powiatu toruńskiego, przedstawione w tabeli 4, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

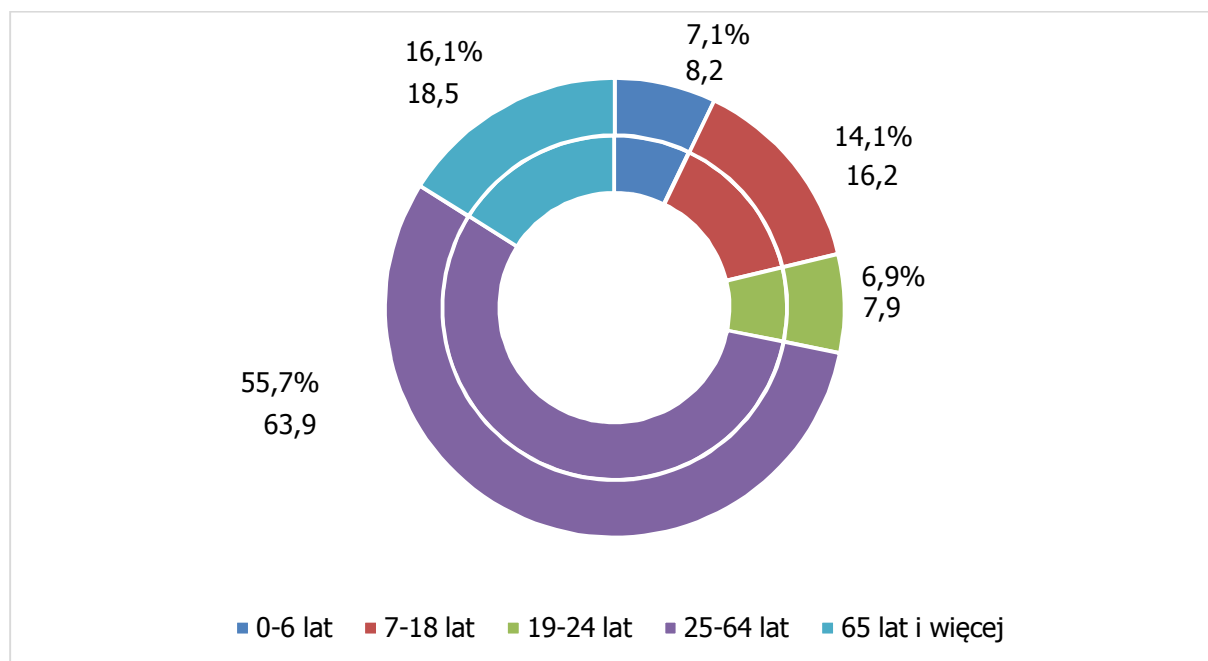
Liczba ludności powiatu toruńskiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie rosła i w 2025 r. wyniesie 114 703 osoby. Jednocześnie zmieni się struktura ludności miasta Chełmży i gmin powiatu. Liczba osób uczących się zmaleje w mieście (o prawie 12%), za to wzrośnie na terenach wiejskich (o blisko 11%). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w mieście o ponad 8%, a w gminach wiejskich wzrośnie o ponad 11%, skutkując w całym powiecie wzrostem o 8,5%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w całym powiecie ich liczba wzrośnie, aż o 65,8%.

**Tab. 4. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat toruński**

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
<b>Ludność w mieście</b>					
0-6	1 057	906	852	85,7	80,6
7-18	1 892	1 788	1 670	94,5	88,3
19-24	1 196	970	855	81,1	71,5
25-64	8 782	8 580	8 059	97,7	91,8
65+	2 009	2 565	3 105	127,7	154,6
<b>Razem</b>	<b>14 936</b>	<b>14 809</b>	<b>14 541</b>	<b>99,1</b>	<b>97,4</b>
<b>Ludność wiejska</b>					
0-6	7 483	7 201	7 316	96,2	97,8
7-18	13 097	14 282	14 530	109,0	110,9
19-24	7 450	6 662	7 087	89,4	95,1
25-64	50 156	54 080	55 883	107,8	111,4
65+	9 120	12 300	15 346	134,9	168,3
<b>Razem</b>	<b>87 306</b>	<b>94 525</b>	<b>100 162</b>	<b>108,3</b>	<b>114,7</b>
<b>Ludność ogółem</b>					
0-6	8 540	8 107	8 168	94,9	95,6
7-18	14 989	16 070	16 200	107,2	108,1
19-24	8 646	7 632	7 942	88,3	91,9
25-64	58 938	62 660	63 942	106,3	108,5
65+	11 129	14 865	18 451	133,6	165,8
<b>Razem</b>	<b>102 242</b>	<b>109 334</b>	<b>114 703</b>	<b>106,9</b>	<b>112,2</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Na rysunku 7 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatu toruńskiego w 2025 r.



**Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu toruńskiego w 2025 r. [% i tys. osób]**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2013 r. w powiecie toruńskim, wg Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy, zarejestrowanych było 50,6 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 495 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Na koniec 2014 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wyniosła już 52 656<sup>14</sup>. Wartość wskaźnika motoryzacji osiągnęła więc 515 samochodów na 1 000 mieszkańców. Prognoza zakłada wzrost tych wartości, nawet do 14% w perspektywie roku 2035<sup>15</sup>.

## 2.7. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2016/2017 w gminie Łubianka działa łącznie 9 placówek oświatowych (1 zespół szkół – ze szkołą podstawową i gimnazjum, 3 szkoły podstawowe, 1 gimnazjum i 4 przedszkola lub punkty przedszkolne niepubliczne), do których uczęszcza 809 uczniów i 100 przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze gminy – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 5. W gminie Łubianka nie występują szkoły średnie i wyższe.

<sup>14</sup> dane Starostwa Powiatowego w Toruniu.

<sup>15</sup> Studium Wykonalności dla projektu pn.: „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego niskopodłogowego w Toruniu w ramach BiT-City”.

**Tab. 5. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 17 października 2016 r.**

Rodzaj placówki oświatowej	Liczba	
	placówek	uczniów
Przedszkole lub punkt przedszkolny	4	100
Szkoła podstawowa	4	567
Gimnazjum	2	132

Źródło: Urząd Gminy Łubianka.

Stopa bezrobocia dla powiatu toruńskiego, wg stanu na 31 grudnia 2015 r., wynosiła 16,1% – przy 13,3% w województwie kujawsko-pomorskim, była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w gminie Łubianka, przedstawiono w tabeli 6.

**Tab. 6. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w gminie Łubianka – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Jednostka administracyjna	Pracujący	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo kujawsko-pomorskie	454 487	107 255	13,3	3 540,25
Powiat toruński	14 781	5 464	16,1	3 107,90
Gmina Łubianka	647	259	-	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

## 2.8. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (79% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 97%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w gminie Łubianka, przedstawiono w tabeli 7.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w gminie, w której główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

**Tab. 7. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Łubianka – stan na 31 grudnia 2015 r.**

Ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny			
		ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
567	15	548	449	23	32

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – prawie 65% oraz przemysłu i budownictwa – blisko 30%. W tabeli 8 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

**Tab. 8. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Łubianka wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Ogółem	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
567	32	168	367

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

W tabeli 9 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., około 96% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,4% całkowitej liczby firm.

Do największych zakładów pracy na terenie gminy należą<sup>16</sup>:

- Ambroszkiewicz i Beyger UNIMETALEX sp.j., Warszewice (recycling elementów metalowych);
- Transport i Gospodarka Magazynowa P.H. SEPPA s.c., Warszewice (systemy ekologicznego pakowania);
- Spółdzielnia Kółek Rolniczych AGROMECH, Łubianka (produkcja, transport i technika magazynowa);
- Rymoplast Polska sp. z o.o., Przeczno (produkcja granulatu z folii);
- Operator Logistyczny Paliw Płynnych sp. z o.o. Baza Paliw Nr 11, Zamek Bierzgłowski;
- GS „Samopomoc Chłopska”, Łubianka;
- PHU „WESA” Aneta Krajewska, Łubianka;
- Stacja Paliw „AMA” sp.j., Łubianka;
- Spółdzielnia Socjalna, Wybcz;
- BIMAR Marcin Banasik, Brąchnowo;
- SPLENDOR, Przeczno;
- Crystal sp. z o.o., Pigża.

**Tab. 9. Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników w gminie Łubianka – stan na 31 grudnia 2014 r.**

Ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
567	546	19	2	-

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

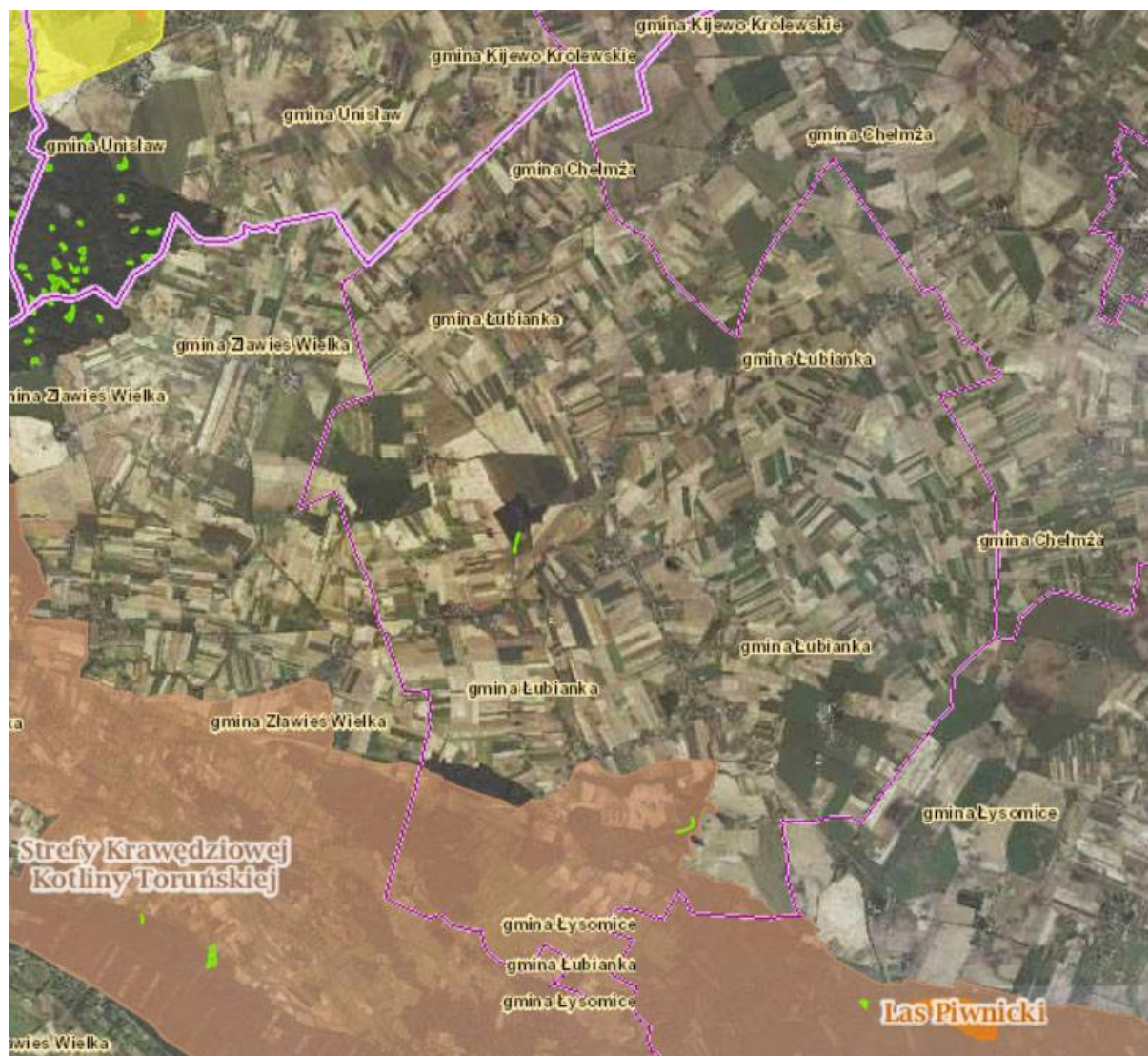
## 2.9. Ochrona środowiska naturalnego

### Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne.

Obszar gminy Łubianka nie obejmuje żadnych parków krajobrazowych. W gminie występuje tylko jeden obszar chronionego krajobrazu: Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej (południowy obszar gminy). W gminie ma obszarów sieci Natura 2000, ani rezerwatów przyrody.

<sup>16</sup> „Strategia Rozwoju Gminy Łubianka na lata 2015-2023”, str. 33-34



**Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze gminy Łubianka**

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 30.09.2016 r.

### **Ochrona środowiska**

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszcy przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. W województwie wyróżnia się cztery strefy, w ramach których prowadzona jest ocena stanu środowiska. Gmina Łubianka, wraz z całym powiatem toruńskim, zalicza się w województwie do strefy kujawsko-pomorskiej (pozostałe obejmują aglomerację bydgoską, miasto Toruń i miasto Włocławek).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy kujawsko-pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i bezo(a)pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Klasyfikacja pod kątem ochrony roślin

okazała się korzystna – przyznano klasę A. Poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały natomiast dla ozonu – w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)<sup>17</sup>.

W 2014 r. wykonano monitoring hałasu komunikacyjnego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 551. Wyniki pomiarów wykazały przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku na wszystkich monitorowanych stanowiskach.

Na podstawie map akustycznych wykonanych na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy w 2014 r. wskazano, że największe zagrożenie hałasem pochodzącym z ruchu drogowego dla okolicznych mieszkańców występuje na odcinku Łubianka – Lubicz. Największa liczba osób (8 599) i lokali (1 903) narażona jest na hałas w zakresie 55-75 dB w porze dziennej.

WIOŚ w Gdańsku prowadzi rejestr źródeł promieniowania elektromagnetycznego i monitoring ich wysokości. W 2014 r. w województwie kujawsko-pomorskim wyniki badań nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

### **Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy**

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla gminy Łubianka nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary

---

<sup>17</sup> Informacja o stanie środowiska województwa kujawsko-pomorskiego w 2014 r., WIOŚ w Bydgoszczy.

Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

## 2.10. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w gminie Łubianka można podzielić na:

- realizowane w granicach gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu toruńskiego;
- wykonywane do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz podróże poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);
- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Po wejściu w życie od 1 stycznia 2016 r. modyfikacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, możliwe jest również zorganizowanie przewozów jako gminno-powiatowych – przez związek gmin (gminy) i powiatu (powiatów).

Przejazdy na obszarze gminy Łubianka, niewykraczające poza obszar gminy, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem gminnych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących powiatowe, wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie.

Źródłami ruchu w gminnych przewozach pasażerskich w gminie Łubianka będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu gminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

Przewozy pasażerskie w ramach gminy Łubianka służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w powiatowych, wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie gminy i poza nią.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza gminą, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w gminie Łubianka realizowany jest drogami wojewódzkimi. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągu komunikacyjnym Toruń – Unisław i Chełmża – Unisław.

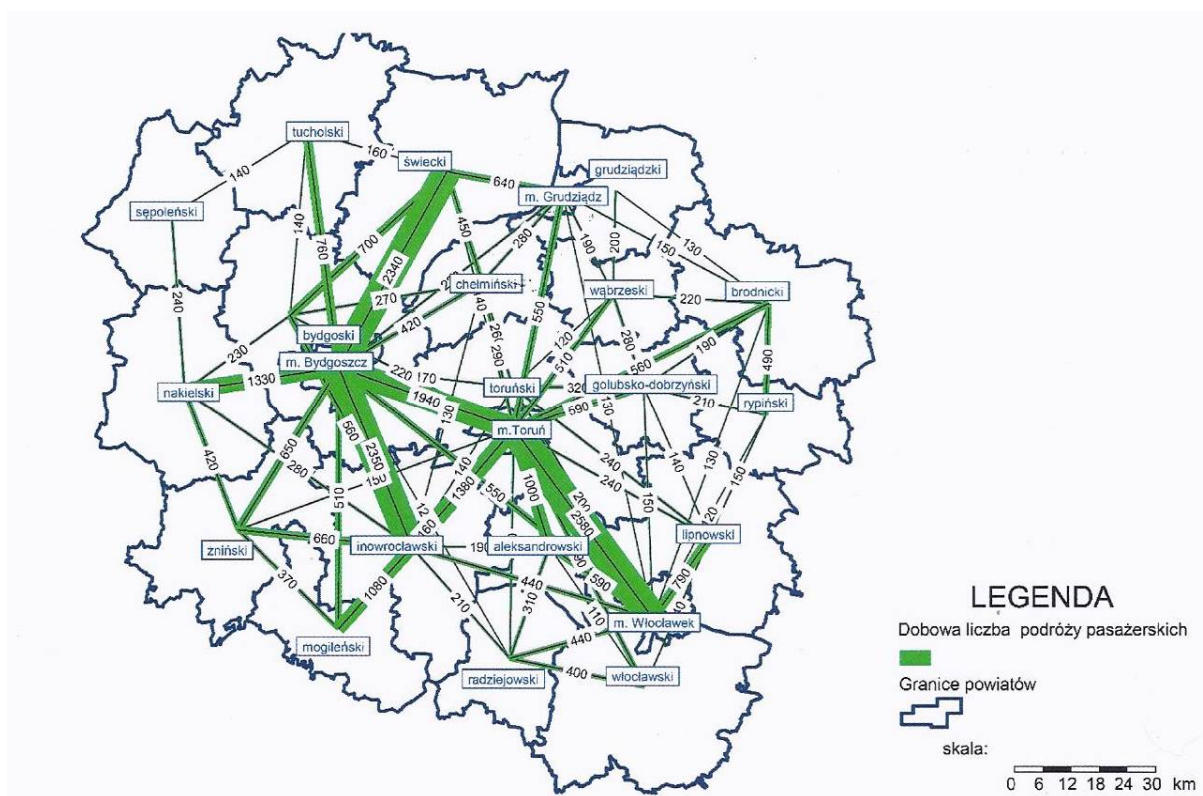
Ruch zewnętrzny do i z gminy Łubianka koncentruje się na ciągach dróg wojewódzkich, w szczególności w kierunku Torunia. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie gminy. Więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie kujawsko-pomorskim przedstawiono na rysunku 9.

Przemieszczenia pasażerów w komunikacji ponadgminnej wewnątrz powiatu koncentrują się w dwóch kierunkach – do Chełmży oraz do Torunia. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy.

Placówki oświatowe i zakłady pracy są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego w gminie objętej planem. W ruchu wewnętrznym w gminie bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. W gminie Łubianka placówki oświatowe zlokalizowane są w Łubiance przy ul. Chełmińskiej 1 (zespół szkół), w Brąchnowie przy ul. Gimnazjalnej 1 (gimnazjum) oraz w Pigży (ul. Szkolna 14), Warszewicach (ul. Zawiszy Czarnego 2) i Wybczu (ul. Konopnickiej 4) (szkoły podstawowe).

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów, większość zlokalizowana jest poza gminą – w mieście Toruniu.

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmian w lokalizacji obiektów będących generatorami przewozów mających istotny wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.



**Rys. 9. Wieżba podróży międypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, s. 39.

## 2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”<sup>18</sup>;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”<sup>19</sup>, zwany dalej planem wojewódzkim;
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Toruńskiego”<sup>20</sup>, zwany dalej planem powiatowym.

<sup>18</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

<sup>19</sup> „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Uchwałą nr LIII/818/14 z dn. 29.09.2014 r.

<sup>20</sup> „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Toruńskiego” uchwalony przez Radę Powiatu Toruńskiego, uchwałą nr XVII/102/2016 z dnia 19.05.2016 r.

Zgodnie z planem ministra ds. transportu, przewiduje się, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%).

W planie krajowym ujęto połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatu toruńskiego (por. rys. 10): Toruń – Bydgoszcz, Toruń – Wąbrzeźno – Iława, Toruń – Inowrocław i Toruń – Włocławek, a także połączenie Toruń – Grudziądz jako uzupełniające, tworzące sieć skomunikowań. Żadna stacja na terenie powiatu toruńskiego nie została uznana za punkt handlowy, który byłby objęty skomunikowaniami. Najbliższa taka stacja to Toruń Główny. Przez gminę Łubianka nie przebiega żadna linia określona w planie krajowym.

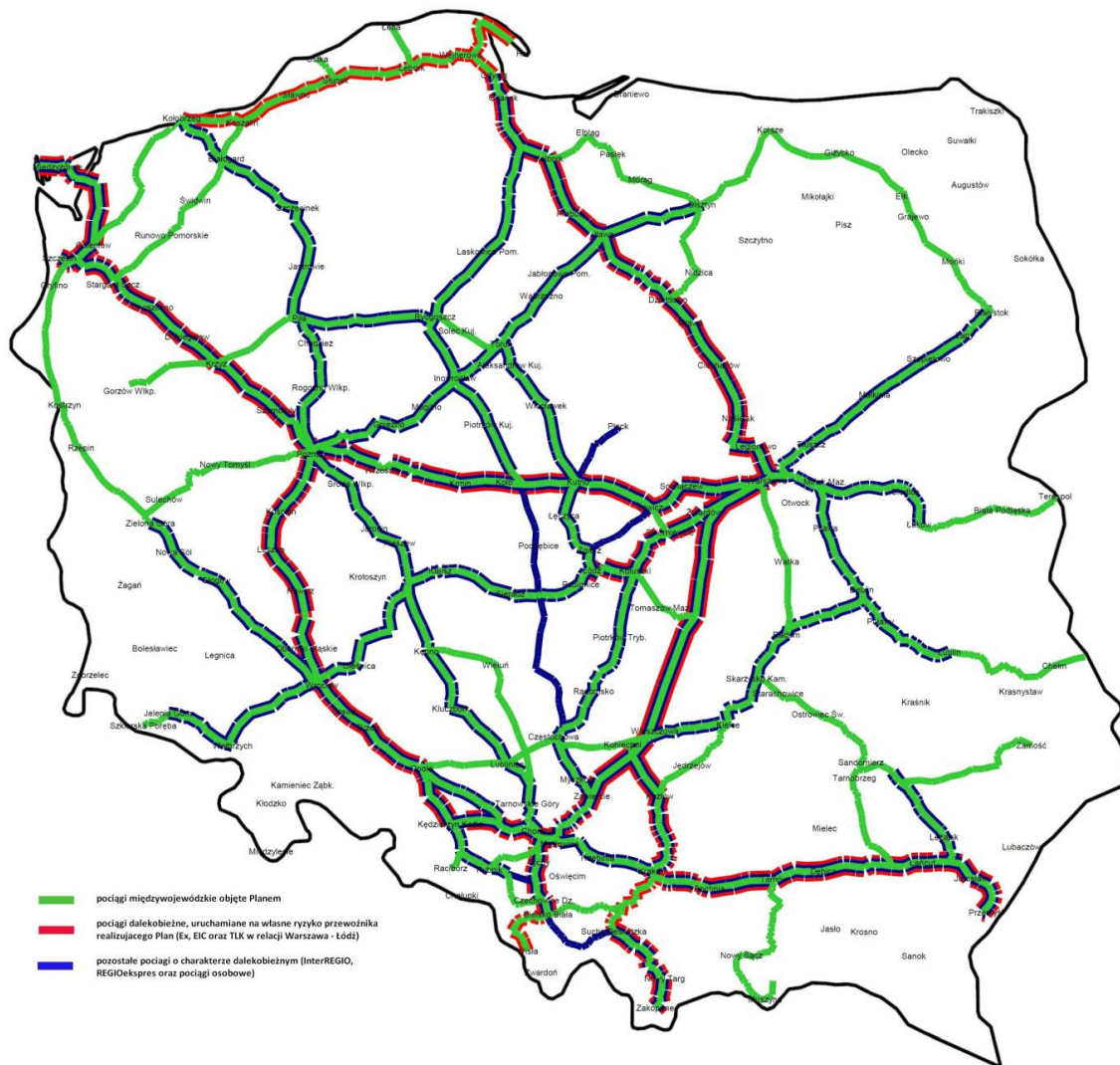
Plan transportowy określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny.

W wariacie minimalnym, plan zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantach najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych do 2015 r. zostanie rozszerzona o nowe połączenia, ale na obszarze objętym planem nie są one przewidywane.

W krajowym planie transportowym przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

W planie przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w planie relacje.



**Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.**

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego”, przyjęty przez Sejmik Województwa, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

Prognozy przewozowe w planie wojewódzkim opracowano dla trzech scenariuszy rozwoju gospodarczego: regresyjnego, stabilizacyjnego i rozwojowego. Niezależnie od przyjętego wariantu, analizy przeprowadzone w planie wojewódzkim wykazały utrzymanie się trendu

spadkowego przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, spowodowanego głównie rosnącym poziomem motoryzacji indywidualnej.

Przedstawione w planie transportowym dla województwa kujawsko-pomorskiego linie kolejowe są strategiczne, podstawowe i uzupełniające, a autobusowe – tylko podstawowe i uzupełniające.

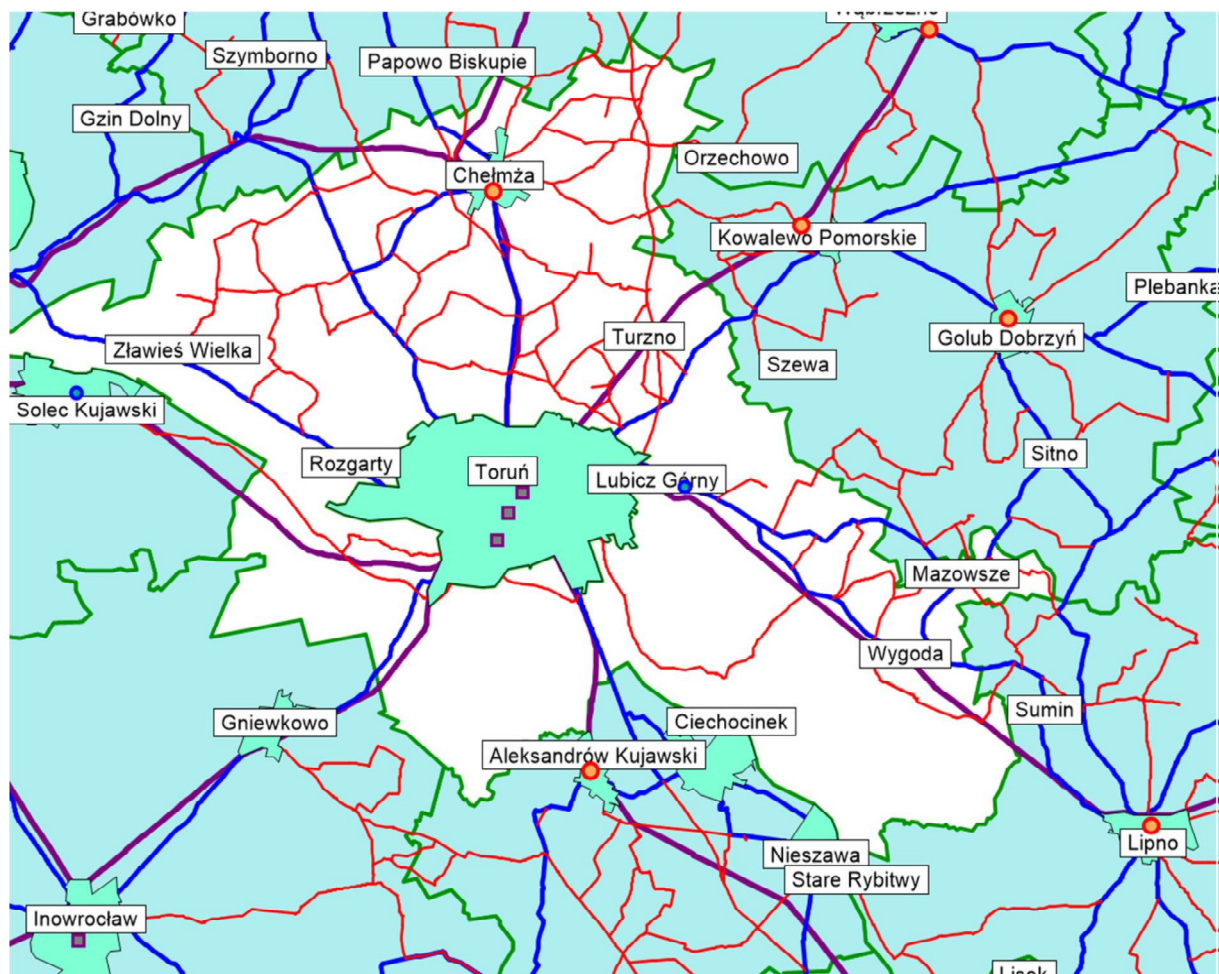
W przywołanym dokumencie zaplanowano:

- 22 linie kolejowe, w tym: 3 strategiczne, 12 podstawowych i 7 uzupełniających;
- 45 linii autobusowych, w tym: 22 podstawowe i 23 uzupełniające.

Zaplanowany układ sieci ma zapewniać przede wszystkim sprawne przemieszczanie się pasażerów ze stolic powiatów do miast wojewódzkich, pomiędzy stolicami powiatów oraz pomiędzy ważnymi ośrodkami ruchotwórczymi.

W gminie Łubianka zaplanowano 2 linie w połączeniach autobusowych. W kategorii linii podstawowych wyznaczono linię 117 relacji Toruń – Świecie, która w wariantcie B przebiegać ma trasą przez Różankowo, Łubiankę, Wybcz, Unisław i Chełmno. Zalecana liczba to 26 kursów na dobę (dla obu wariantów). Z kolei jako linię uzupełniającą wyznaczono linię 201 relacji Bydgoszcz – Chełmża, która przebiegać ma trasą przez Dąbrowę Chełmińską, Siemoń, Wybcz, Łubiankę i Warszewice, z zalecaną liczbą 10 kursów na dobę.

Na rysunku 11 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze gminy Łubianka i powiatu toruńskiego. Kolorem fioletowym zaznaczono trasy linii kolejowych, niebieskim – trasy linii autobusowych, a czerwonym – możliwe korytarze powiatowych i gminnych przewozów pasażerskich, zapewniające skomunikowanie z przewozami wojewódzkimi.

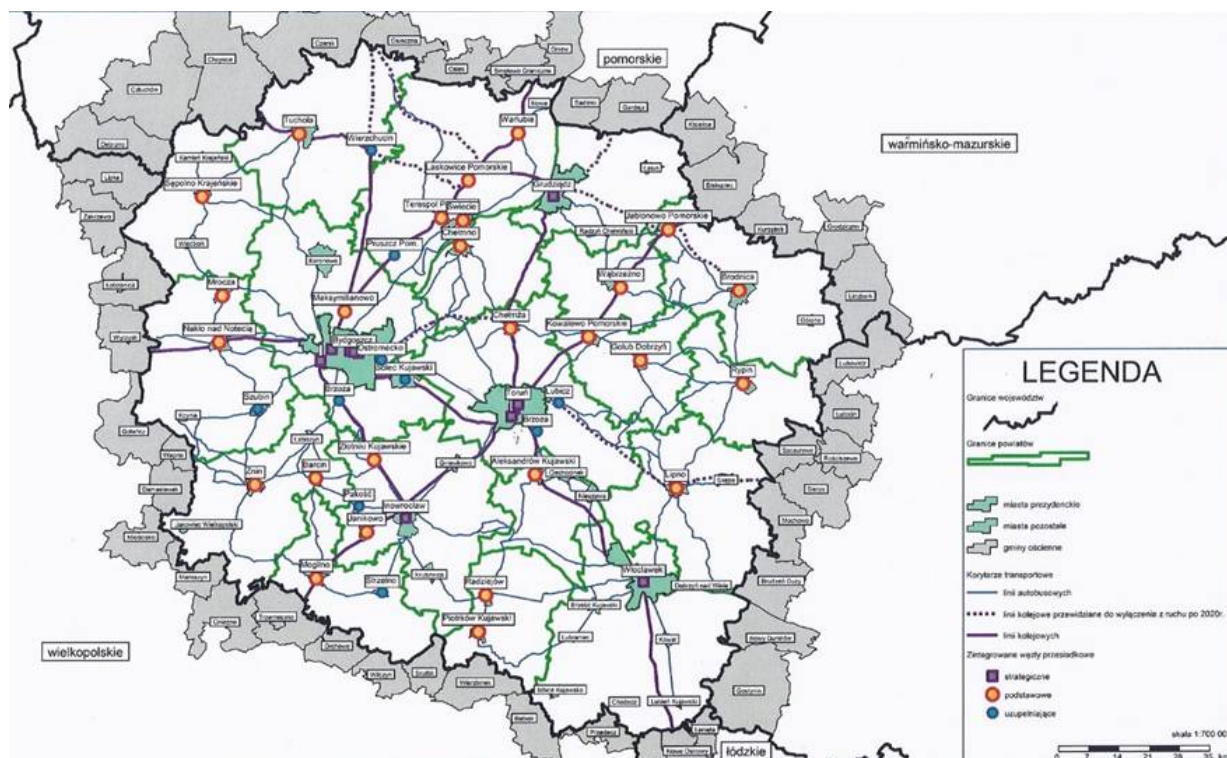


**Rys. 11. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie toruńskim**

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, s. 85.

W planie wojewódzkim przyjęto, że powiązania pomiędzy wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi oraz międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przewozami pasażerskimi, następować będą w zintegrowanych węzłach przesiadkowych – wyróżniono 11 węzłów strategicznych, 26 podstawowych i 10 uzupełniających. Na terenie gminy Łubianka nie określono żadnych węzłów przesiadkowych – najbliższe zlokalizowano w Toruniu i w Chełmży.

Na rysunku 12 przedstawiono sieć komunikacyjną, na której planowana jest realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.



**Rys. 12. Mapa docelowej sieci komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, na której planowane są wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej**

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Załącznik nr 5.*

Wojewódzki plan transportowy zakłada powołanie Wojewódzkiego Zarządu Transportu oraz wdrożenie Zintegrowanej Bazy Danych Publicznego Transportu Zbiorowego. Plan przewiduje także uruchomienie podsystemu ITS, internetowego serwisu informacyjnego oraz serwisu sms.

W planie ustalono minimalne standardy wyposażenia przystanków i zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz taboru wykorzystywanego w wojewódzkich przewozach pasażerskich. W planie przewiduje się wprowadzenie docelowo zintegrowanego biletu wojewódzkiego, w pierwszej kolejności na liniach BiT City – w ramach aglomeracji bydgosko-toruńskiej. W pierwszej fazie system ten objąłby bilety okresowe.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla powiatu, musi uwzględnić postanowienia planu transportowego

uchwalonego przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a plan transportowy dla gminy – postanowienia planu powiatowego.

Uchwalony „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu toruńskiego”, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przewozach o charakterze powiatowym.

Przewiduje się, że w okresie planowania (do 2025 r.) nastąpi wzrost realizacji podróży powiatowych komunikacją autobusową średnio o ok. 4,7% (w tym na terenach wiejskich o 6%). Prognoza oszacowana została na podstawie zmian demograficznych, wskaźnika ruchliwości oraz przewidywanego udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych.

Zaplanowana sieć połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej obejmuje 46 tras obejmujących powiat, a także łączących obszar powiatu z miastem Toruniem (przewidywane jest zawarcie porozumienia z Toruniem jako powiatem grodzkim).

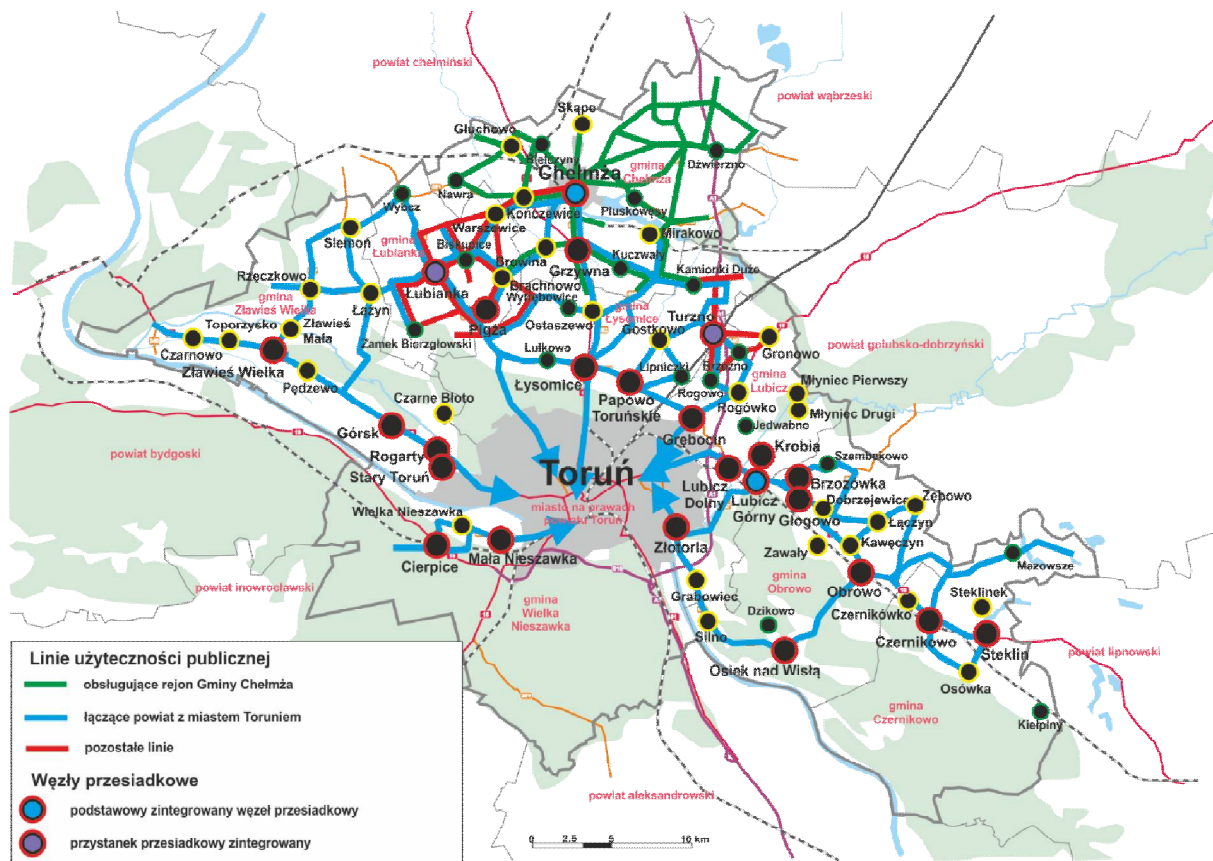
Trasy powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaprezentowano na rysunku 13. Wykaz linii przebiegających przez teren gminy Łubianka przedstawiono w tabeli.

**Tab. 10. Linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie toruńskim przebiegające przez gminę Łubianka**

Nr	Trasa linii
221	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Brąchnowo - Browina - Chełmża
222	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Brąchnowo - Biskupice - Warszewice - Kończewice - Chełmża
223	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Łubianka - Biskupice - Warszewice - Kończewice - Chełmża
224	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Łubianka - Zamek Bierzgłowski - Bierzgłowo - Łubianka - Biskupice - Wymysłowo - Warszewice - Kończewice - Chełmża
225	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Łubianka - Zamek Bierzgłowski - Bierzgłowo - Łążyn - Siemoń - Cichoradz - Rzęczkowo - Łążyn - Bierzgłowo - Zamek Bierzgłowski - Łubianka - Pigża - Świerczynki - Różankowo - Olek - Toruń
226	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Łubianka - Zamek Bierzgłowski - Bierzgłowo - Łążyn - Rzęczkowo - Zławieś Mała - Zławieś Wielka
227	Toruń - Olek - Różankowo - Świerczynki - Pigża - Łubianka - Zamek Bierzgłowski - Bierzgłowo - Łążyn - Siemoń - Cichoradz - Rzęczkowo - Borek - Skludzewo - Borek - Rzęczkowo - Zławieś Mała - Zławieś Wielka

Nr	Trasa linii
232	Toruń - Przysiek - Rozgarty - Górsk - Zarośle Cienkie - Pędzewo - Zławieś Wielka - Zławieś Mała - Rzęczkowo - Borek - Skludzewo - Borek - Rzęczkowo - Cichoradz - SIemoń - Wybczyk - Wybcz - Dębiny - Przeczno - Łubianka - Pigża - Świerczynki - Różankowo - Olek - Toruń
233	Toruń - Przysiek - Rozgarty - Górsk - Zarośle Cienkie - Pędzewo - Zławieś Wielka - Zławieś Mała - Rzęczkowo - Borek - Skludzewo - Borek - Rzęczkowo - Cichoradz - SIemoń - Łążyn - Bierzgłowo - Łubianka - Biskupice - Warszewice - Kończewice - Chełmża
272	Strużal – Zęgwirt – Grzywna – Kuczwały – Grzywna – Chełmża – Pluskowęsy – Zalesie – Chełmża – Skąpe – Chełmża – Kończewice – Warszewice – Kończewice – Chełmża – Bielczyny – Głuchowo
277	Kończewice – Głuchowo – Parowa Fałęcka – Windak – Bielczyny – Kończewice – Bielczyny – Chełmża – Browina – Kończewice – Bogusławki – Nawra – Bogusławki – Parowa Fałęcka – Głuchowo – Kończewice – Głuchowo – Parowa Fałęcka – Windak – Bielczyny – Kończewice – Bielczyny – Chełmża – Browina – Kończewice – Warszewice – Bogusławki – Nawra – Bogusławski – Parowa Fałęcka – Głuchowo – Windak – Bielczyny – Kończewice – Bielczyny – Chełmża – Browina – Kończewice – Warszewice – Bogusławski – Nawra – Bogusławski
281	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Łubianka – Pigża – Kowrózek – Brąchnówko – Kowróż – Brąchnowo – Pigża – Łubianka
282	Łubianka – Pigża – Brąchnowo – Kowróż – Kowrózek – Pigża – Leszcz – Pigża – Brąchnowo – Browina – Brąchnówko – Kowróż – Kowrózek – Pigża – Łubianka
283	Łubianka – Warszewice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo – Browina – Warszewice – Biskupice – Łubianka – Wymysłowo – Przeczno – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Warszewice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo
284	Łubianka – Przeczno – Wymysłowo – Warszewice – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Brąchnowo – Biskupice – Warszewice – Biskupice – Brąchnowo – Brąchnówko – Browina – Brąchnowo – Łubianka
285	Chełmża – Kończewice – Warszewice – Wymysłowo – Biskupice – Łubianka – Bierzgłowo – Zamek Bierzgłowski – Łubianka

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu toruńskiego.



**Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie toruńskim**

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu toruńskiego, załącznik nr 1.

### 3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

#### 3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

W 2013 r. na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego wykonano „Studium Transportowe województwa kujawsko-pomorskiego na potrzeby planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. W ramach opracowywania studium przeprowadzono badania zachowań i preferencji transportowych mieszkańców województwa.

Do realizacji długich podróży (niepieszych) mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego wykorzystywali głównie samochód osobowy – w 51,5% w roli kierowcy i w 41,2% – w roli pasażera. Wykorzystanie transportu zbiorowego było bardzo niewielkie – tylko 7,3%, w tym transport kolejowy – 2,5%. Wśród podróżnych korzystających z transportu publicznego dominowały osoby niedysponujące samochodem osobowym – w segmencie pasażerów autobusów odsetek ten stanowił 82%, a w segmencie pasażerów kolei – 56%. Około 41% pasażerów transportu zbiorowego nie posiadało też prawa jazdy (pasażerowie autobusów – 63%, pasażerowie kolei – 41%). Wybór transportu zbiorowego następował więc bardziej z konieczności, niż jako świadoma decyzja.

Wśród osób korzystających z transportu indywidualnego, 38% nie wykazało jakichkolwiek chęci zamiany własnego pojazdu na rzecz transportu publicznego, kolejne 26% zaprze-

stałoby korzystania z transportu indywidualnego wówczas, gdyby nie dysponowało prawem jazdy lub własnym samochodem – czyli ponad 60% ankietowanych wyraźnie preferuje korzystanie z transportu indywidualnego. Jedynie 12% ankietowanych nie chciałoby zamieniać transportu publicznego na samochód osobowy.

Okoliczności, które mogłyby skłonić ankietowanych do skorzystania z oferty transportu publicznego, to: wyższy standard podróży (26% odpowiedzi), znaczne zwiększenie regularności i punktualności (21%) oraz brak przesiadek (17%). Znamienne jest niska ranga ceny i skrócenia czasu podróży (tylko odpowiednio 2,7 i 2,6% wskazań).

Osoby podróżujące publicznym transportem zbiorowym, jako główne powody korzystania z tego transportu wymieniały: najmniejszy koszt podróży (55% wskazań), możliwość przejazdów ulgowych (36%), najkrótszy czas podróży (35%) i brak samochodu lub prawa jazdy (33%). Wskazywane były jednak także takie czynniki, jak brak sytuacji stresowej (20%), poczucie bezpieczeństwa (15%) czy komfort podróży (14%), co oznacza wybór transportu publicznego przede wszystkim jako alternatywy wobec bezpośredniego uczestnictwa w stresującej kongestii i warunkach ruchu na drogach.

Badania obejmujące tylko osobowe przewozy kolejowe w województwie kujawsko-pomorskim wykazały, że niemal 46% podróżujących to osoby pracujące, 28% – studenci, a 14% – uczniowie. Zwraca uwagę znaczny udział osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, stanowiący 4% wszystkich podróżnych. W przewozach autobusowych struktura pasażerów w przewozach wojewódzkich była nieznacznie inna – 32% to osoby pracujące, 39% – uczniowie i 14% – studenci.

Głównymi celami podróży koleją były: praca (37%), sprawy prywatne (30%) i nauka (28%). Podobne cele podróży wystąpiły w przewozach autobusowych, ale w innej kolejności: nauka (44%), cele prywatne (26%) i praca (23%).

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich piętnastu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, jak i w województwie kujawsko-pomorskim – wzrosła ponad dwukrotnie. Niemal co drugi mieszkaniec województwa jest posiadaczem samochodu osobowego. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

Zmniejszanie się udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich jest, niestety, powodem stałego pogarszania się mobilności osób o ograniczonej sprawności rucho-

wej, osób młodych niemogących jeszcze posiadać prawa jazdy oraz osób ubogich, nieposiadających samochodu osobowego. Ciągłe ograniczanie oferty komercyjnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, przy braku takich przewozów samorządowych, powoduje zwiększanie zakresu wykluczenia społecznego, z którym to zjawiskiem wszystkie samorządy powinny walczyć.

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

### 3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w gminie Łubianka będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza częstotliwości i godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie dostępności połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie samochodów osobowych.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań – zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe. Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji zbiorowej zalicza się: zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń), przy dogodnych dla mieszkańców godzinach kursowania (obejmujących możliwie szeroki zakres godzinowy).

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji zbiorowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki do podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów. Jak wynika z badań przeprowadzonych w województwie kujawsko-pomorskim w związku z opracowywaniem planu transportowego, podział zadań odbiega od oczekiwanego, gdyż aż 82% podróży odbywano samochodami osobowymi.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi komunikacji zbiorowej w gminie Łubianka, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców gminy (o około 6% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują spadek liczby mieszkańców w mieście Toruniu, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w gminie wiejskiej. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych do i z Torunia.

Gminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, powiatowymi i wojewódzkimi przewozami autobusowymi oraz gminną komunikacją autobusową – organizowaną przez gminę.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej. Ewentualne nieuruchomienie gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gminy Łubianka, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało silnym ograniczaniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne

godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w gminie Łubianka – w wymiarze nie mniejszym niż o dalsze 15% w okresie planistycznym w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie  $-0,5$ , co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji zbiorowej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%<sup>21</sup>. Wzrost częstotliwości kursowania także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w gminie Łubianka, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

### 3.3. Prognoza podaży

W powiecie toruńskim, ze względu na jego specyfikę (powiat ziemski otaczający miasto Toruń – na prawach powiatu), większość podróży odbywa się połączeniami o charakterze ponadpowiatowym (wojewódzkim), a przewozy gminne i powiatowe stanowią jedynie uzupełnienie sieci połączeń ponadpowiatowych. Na terenie gminy Łubianka funkcjonują wszystkie te rodzaje przewozów. W tabeli 11 przedstawiono wykaz gminnych linii komunikacyjnych – funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Łubianka.

---

<sup>21</sup> Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

**Tab. 11. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Łubianka – stan na 30 września 2016 r.**

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			nauki szkolnej	wolne od nauki szkolnej
24103	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Słomowo – Bierzgłowo – Łubianka – Pigża – Łubianka	Arriva Toruń	1	-
24104	Łubianka – Dębiny – Wybczyk – Wybcz – Dębiny – Przeczno – Łubianka – Leszcz – Pigża – Brąchnowo – Pigża – Łubianka	Arriva Toruń	1	-
24106	Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Przeczno – Dębiny – Wybcz – Wybczyk – Dębiny – Łubianka	Arriva Toruń	2	-
24107	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Słomowo – Łubianka – Pigża – Brąchnowo – Pigża – Leszcz – Łubianka – Brąchnowo	Arriva Toruń	3	-

Źródło: opracowanie własne, na podstawie rozkładów jazdy.

Sieć połączeń obejmuje także linie łączące gminę z Toruniem oraz innymi miejscowościami na terenie powiatu toruńskiego i poza nim. W tabeli 12 przedstawiono połączenia autobusowe realizowane z przystanku Łubianka I w centrum gminy. Zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydali Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Starosta Toruński lub Prezydent Miasta Torunia.

**Tab. 12. Połączenia z gminy Łubianka do innych miejscowości – stan na 30 września 2016 r.**

Kierunek	Przez	Liczba kursów	Przewoźnik
Chełmno	Unisław, Kijewo Król.	4	Arriva Toruń
Chełmno	Unisław, Płutowo	2	Arriva Toruń
Chełmno	Czarże, Kokocko, Kałdus	1	Arriva Toruń
Chełmża	Wymysłowo	2	Arriva Toruń
Chełmża	Warszewice	2	Arriva Toruń
Siemoń	-	5	Arriva Toruń
Stablewice	-	2	Arriva Toruń
Stablewice	Unisław	2	Arriva Toruń

Kierunek	Przez	Liczba kursów	Przewoźnik
Stablewice	Wybczyk, Unisław	3	Arriva Toruń
Świecie	Unisław, Kijewo Król., Chełmno	3	Arriva Toruń
Świecie	Unisław, Płutowo, Chełmno	1	Arriva Toruń
Toruń	Różankowo	56	Arriva Toruń
Toruń	Warszewice, Chełmża, Łysomice	1	Arriva Toruń
Toruń	Siemoń, Rzęczkowo, Zamek Bierzgłowski, Różankowo	1	Arriva Toruń
Toruń	Siemoń, Skludzewo, Zławieś Wielka, Przysiek	1	Arriva Toruń
Unisław	-	22	Arriva Toruń
Unisław	Wybczyk	3	Arriva Toruń
Zamek Bierzgłowski	-	1	Arriva Toruń
Zamek Bierzgłowski	Siemoń, Rzęczkowo	1	Arriva Toruń
Zławieś Wielka	Siemoń	1	Arriva Toruń
Zławieś Wielka	Siemoń, Skludzewo	2	Arriva Toruń

Źródło: e-podroznik.pl, dostęp: 30.09.2016 r.

Potrzeba uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje w odniesieniu do połączeń miejscowości na terenie gminy, m.in. dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym pomiędzy mniejszymi miejscowościami, które nie są położone przy trasach przelotowych. Połączenia takie powinny być organizowane także w celu zapewnienia możliwości dojazdu dzieci i młodzieży do szkół.

Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez gminę konieczna jest współpraca gminy z powiatem, ponieważ alternatywą dla uruchamiania własnych połączeń jest rozszerzanie zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się wówczas udziału gminy we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

Mając na uwadze nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.<sup>22</sup>, bierze się pod uwagę możliwość utworzenia związku powiatowo-gminnego przez powiat toruński i ewentualne zainteresowane gminy. Umożli-

<sup>22</sup> ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 28 lipca 2015 r., poz. 1045).

wiłoby to współdziałanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji sieci połączeń użyteczności publicznej. W przypadku powołania takiego związku i uczestnictwa w nim gminy Łubianka, niniejszy plan transportowy stanie się częścią planu transportowego dla obszaru utworzonego związku.

## **4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej**

### **4.1. Charakterystyka istniejącej sieci**

Aktualnie sieć transportu publicznego w gminie Łubianka, to:

- połączenia autobusowe w ramach wojewódzkich i powiatowych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji komercyjnej;
- sieć linii uzupełniających organizowanych przez gminę (dowozy dzieci do szkół).

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze gminy linii autobusowych ma charakter przewozów wojewódzkich, a funkcję przewozów powiatowych i gminnych wypełnia na krótkich odcinkach – pomiędzy miejscowościami w granicach powiatu lub gminy. Ich podstawowym zadaniem jest umożliwienie dojazdu do Torunia. Pozostałe połączenia mają charakter uzupełniający i służą głównie dowożeniu dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych miejscowościach.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż komunikacją zbiorową. W przypadku gmin powiatu toruńskiego różnice są znaczne, nawet dwukrotne. Niska częstotliwość kursowania komunikacji publicznej w większości relacji decyduje o wyborze dojazdu samochodem osobowym – o największym stopniu dostępności w danym momencie czasowym.

Tabor autobusowy, zgłoszony do wykonywania krajowego transportu drogowego przez największego przewoźnika, obsługującego zdecydowaną większość linii na terenie gminy, czyli Arriva Sp. z o.o. Oddział w Toruniu, stanowi ok. 90 autobusów – kursujących na różnych liniach, w tym na terenie gminy Łubianka. Przeciętny eksploatowany autobus miał w 2015 roku 13,2 roku oraz 60 miejsc. Na liniach powiatowych i gminnych nie kursował wówczas żaden autobus niskopodłogowy. Eksploatowany tabor nie jest najwyższej jakości – dominują autobusy w dość zaawansowanym wieku (3 autobusy miały nawet 25 lub więcej lat), niedostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i często niespełniające żadnych norm czystości spalin. Niektóre autobusy zostały zakupione jako używane od innych przedsiębiorstw w kraju i za granicą.

### **4.2. Charakterystyka planowanej sieci**

Przyjmuje się, że przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej do-

stępnosci transportowej. Gminne przewozy pasażerskie powinny być również zintegrowane z powiatowymi i wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla miejscowości leżących poza głównymi trasami przelotowymi, w tym połączenia pomiędzy ośrodkiem gminnym, a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. Miasto Toruń jest głównym celem podróży w przewozach z terenu powiatu toruńskiego, w tym z gminy Łubianka. Linie do Torunia stanowią wojewódzkie przewozy pasażerskie, gdyż miasto Toruń stanowi odrębny powiat. Zgodnie z postanowieniami powiatowego planu transportowego przewidywane jest jednak zawarcie porozumienia między powiatem toruńskim, a miastem Toruniem (jako powiatem grodzkim) i przejęcie organizacji tych linii przez Starostę Toruńskiego. Przewozy tylko na obszarze gminy Łubianka stanowią więc uzupełnienie sieci przewozów powiatowych i wojewódzkich.

Potrzeba uruchomienia na obszarze gminy Łubianka powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich, powiatowych i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń gminnych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz przez Starostwo Powiatowe w Toruniu sieci powiatowych linii autobusowych oraz istniejące i perspektywicznie funkcjonujące połączenia o charakterze komercyjnym.

Przyjmuje się, że przewozy gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe, przewozy organizowane przez powiat oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają dojazdu do określonych miejsc, w szczególności w zakresie dojazdu uczniów do szkół.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa kujawsko-pomorskiego oraz powiatowych przewozów pasażerskich, organizowanych przez samorząd powiatu toruńskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych miejscowości. Uruchomienie gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecz-

nością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów samorządu wojewódzkiego i powiatowego oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Począwszy od 1 stycznia 2018 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów gminnych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. W rezultacie, nastąpi znaczne pogorszenie dostępności celów podróży dla mieszkańców poszczególnych miejscowości, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych. Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół, a mieszkańcom nieposiadającym samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz pogorszy dostępność usług gminnych.

Gmina Łubianka powinna zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – rozważyć uruchomienie gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – gminy Łubianka. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Spośród linii powiatowych przewozów pasażerskich określonych w powiatowym planie transportowym część linii stanowi połączenia o charakterze uzupełniającym główną sieć połączeń, które służą głównie realizacji lokalnych dowozów szkolnych na odcinkach przekraczających granice gmin. W tym zakresie są to przewozy komplementarne wobec przewozów gminnych.

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze gminnym (niewykraczających poza granice gminy), siatka połączeń w ramach gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 13.

**Tab. 13. Proponowane odcinki sieci gminnych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka**

Lp.	Odcinek sieci (relacja linii)
1.	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Słomowo – Bierzgłowo – Łubianka – Pigża – Łubianka
2.	Łubianka – Dębiny – Wybczyk – Dębiny – Przeczno – Łubianka – Pigża – Leszcz – Pigża – Brąchnowo – Pigża – Łubianka
3.	Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Przeczno – Dębiny – Wybcz – Wybczyk – Dębiny – Łubianka
4.	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Bierzgłowo – Słomowo – Bierzgłowo – Łubianka – Pigża – Brąchnowo – Pigża – Leszcz – Pigża – Łubianka – Brąchnowo – Łubianka

Źródło: opracowanie własne.

Każde uruchomienie połączenia w ramach gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz poprzedzone konsultacjami.

Linie uruchamiane w ramach gminnych przewozów pasażerskich powinny zapewniać realizację zgłaszanych potrzeb pasażerów. Komunikacja uruchamiana przez gminę powinna być skoordynowana z komunikacją powiatową, umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

Alternatywą wobec części przewozów powiatowych jest zorganizowanie ich przez gminę – pod warunkiem zawarcia porozumienia z sąsiednimi gminami. Wybór formy organizacji tych linii (przez powiat lub przez gminę) nastąpi w wyniku uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi gminami i powiatem. W tabeli 14 przedstawiono wykaz linii określonych w powiatowym planie transportowym, które mogą zostać zorganizowane przez gminę Łubianka na mocy porozumień międzygminnych. W takim przypadku nie będą uruchamiane w ramach sieci powiatowej.

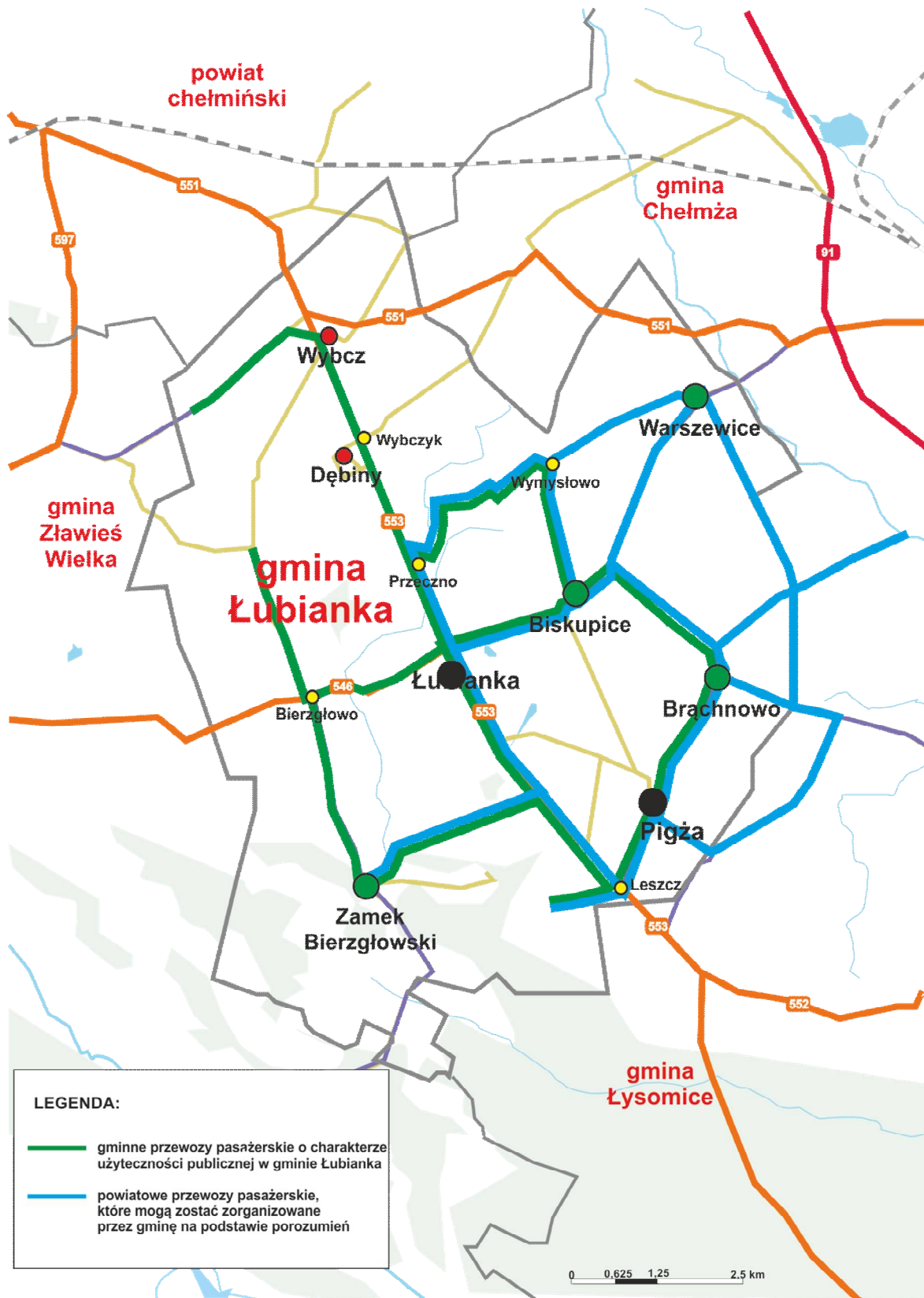
**Tab. 14. Linie powiatowych przewozów pasażerskich, które mogą zostać zorganizowane przez gminę na podstawie porozumień**

Lp.	Odcinek sieci (relacja linii) (kursywą oznaczono odcinek trasy poza gminą Łubianka)	Gminy, które muszą zawrzeć porozu- mienie	Nr linii powia- towej o zbliżo- nej trasie
1.	Łubianka – Zamek Bierzgłowski – Łubianka – Pigża – <i>Kowrózek</i> – <i>Brąchnówko</i> – <i>Kowróż</i> – Brąchnowo – Pigża – Łubianka	Łubianka, Łysomice, Chełmża	281
2.	Łubianka – Pigża – Brąchnowo – <i>Kowróż</i> – <i>Kowrózek</i> – Pigża – Leszcz – Pigża – Brąchno- wo – <i>Browina</i> – <i>Brąchnówko</i> – <i>Kowróż</i> – <i>Kowrózek</i> – Pigża – Łubianka	Łubianka, Łysomice, Chełmża	282
3.	Łubianka – Warszewice – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Warszawice – Brąchnowo – <i>Brąchnówko</i> – <i>Browina</i> – War- szewice – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – Przeczno – Łubianka – Biskupice – Wymysłowo – War- szewice – Biskupice – Wymysłowo – Brąchnowo – Łubianka	Łubianka, Łysomice, Chełmża	283
4.	Łubianka – Przeczno – Wymysłowo – Warsze- wice – Biskupice – Łubianka – Biskupice – Brąchnowo – Biskupice – Warszewice – Bisku- pice – Brąchnowo – <i>Brąchnówko</i> – <i>Browina</i> – Brąchnowo – Łubianka	Łubianka, Chełmża	284

Źródło: opracowanie własne.

Ewentualne linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem odcinków wymienionych w tabeli 13 i 14. Uruchamiane linie mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub też łączyć kilka odcinków. Obszar, na którym uruchamiane będą takie linie, to obszar gminy Łubianka, ewentualnie obszar innych gmin z którymi zawarte zostaną porozumienia. Decyzja o uruchomieniu linii o charakterze użyteczności publicznej poprzedzona będzie analizą zasadności jej uruchomienia.

Na rysunku 14 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gminy Łubianka. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



**Rys. 14. Trasy gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka**

Źródło: opracowanie własne.

### 4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

Ze względu na zasięg przewozów na terenie gminy Łubianka przewiduje się funkcjonowanie tylko przystanku zintegrowanego w miejscowości Łubianka. Miałyby on integrować transport autobusowy: wojewódzki, powiatowy i gminny, a także transport indywidualny. Jego wyposażenie powinno obejmować co najmniej 5 miejsc siedzących dla pasażerów oczekujących, informację pasażerską w postaci rozkładów jazdy i schematów sieci komunikacyjnej, a także infrastrukturę umożliwiającą korzystanie z przystanku w systemie „Parkuj i Jedź” dla samochodów i rowerów (po 10 stanowisk). Nie ma natomiast konieczności tworzenia stacjonarnego punktu sprzedaży biletów.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiata lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;

- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;
- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli ich natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki, regularnie opróżniany.

Wszystkie wymienione węzły i przystanki powinny być oświetlone (wraz z dojściami do nich oraz parkingami). Informacja przystankowa powinna zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R<sup>23</sup> o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządko-

---

<sup>23</sup> P&R (Park&Ride): parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym; B&R (Bike&Ride): parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym; K&R (Kiss&Ride): system podróży polegający na podwożeniu samochodu osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym.

we. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 200 m.

## 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Poza wydatkami bieżącymi, realizowane są wydatki inwestycyjne na zakup taboru, zakup wiat przystankowych, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, itd.

Obecnie gmina Łubianka, jako jednostka samorządu terytorialnego, nie finansuje publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w gminnych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2017 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne na obszarze jednostki samorządowej do zakresu tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od głównych ośrodków, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną. Dostępność transportu publicznego staje się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne stają się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komuni-

kacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów unijnych.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2018 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do Urzędu Marszałkowskiego. Prawo do występowania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

Brak uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez gminę Łubianka spowoduje, że na liniach autobusowych o trasach zawierających się na obszarze gminy, żaden z przewoźników nie będzie otrzymywał refundacji udzielanych ulg, co oznaczać będzie albo wzrost cen biletów, albo ograniczenie, aż do likwidacji włącznie, intensywności obsługi poszczególnych połączeń.

Gmina Łubianka powinna zatem rozważyć uruchomienie gminnych przewozów pasażerskich – celem zapewnienia minimalnych potrzeb transportowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu drogowych przewozów pasażerskich w gminie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Wójt, po określeniu linii, na których wykonywane będą gminne przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym

transporcie zbiorowym<sup>24</sup>, na podstawie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi albo w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, przewidzianym w art. 22 ust. 1 p. 1 ustawy. Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zaleca się, aby w trakcie prowadzenia postępowania koncesyjnego odpowiednio wykorzystywać postanowienia art. 21 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dla zapewnienia realizacji przewozów w zakresie minimalnych potrzeb transportowych.

W przypadku, gdy zaspokojenie potrzeb pasażerów w gminnych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej nie będzie możliwe z powodu braku zainteresowania danymi liniami i zostanie to potwierdzone wynikiem postępowania koncesyjnego lub gdy wystąpią inne przesłanki ku temu, może zostać podjęta decyzja o organizowaniu tych przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych gminy. Gmina Łubianka podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w gminie Łubianka może polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu gminy z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządu gminnego, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

---

<sup>24</sup> Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. nr 5 z 2011 r., poz. 13 z późn. zm.

Gmina może również dofinansować powiatowe przewozy pasażerskie, jeżeli będą one spełniały w części funkcję komunikacji gminnej.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Gminy.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług komunikacji zbiorowej. W przewozach gminnych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące gminne przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodł-

gowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

## 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze gminy Łubianka wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W mniejszych miastach i gminach wiejskich, udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%. Zrealizowane do tej pory dla powiatu toruńskiego i poszczególnych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczny identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze gminy powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w gminie pełni obecnie lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2018 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny będzie obsługa całego obszaru gminy z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości, niskiego kosztu. Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze gminy, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności gminy. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o gminie. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę gminy

dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulat dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.8 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w gminnych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

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

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;

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

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

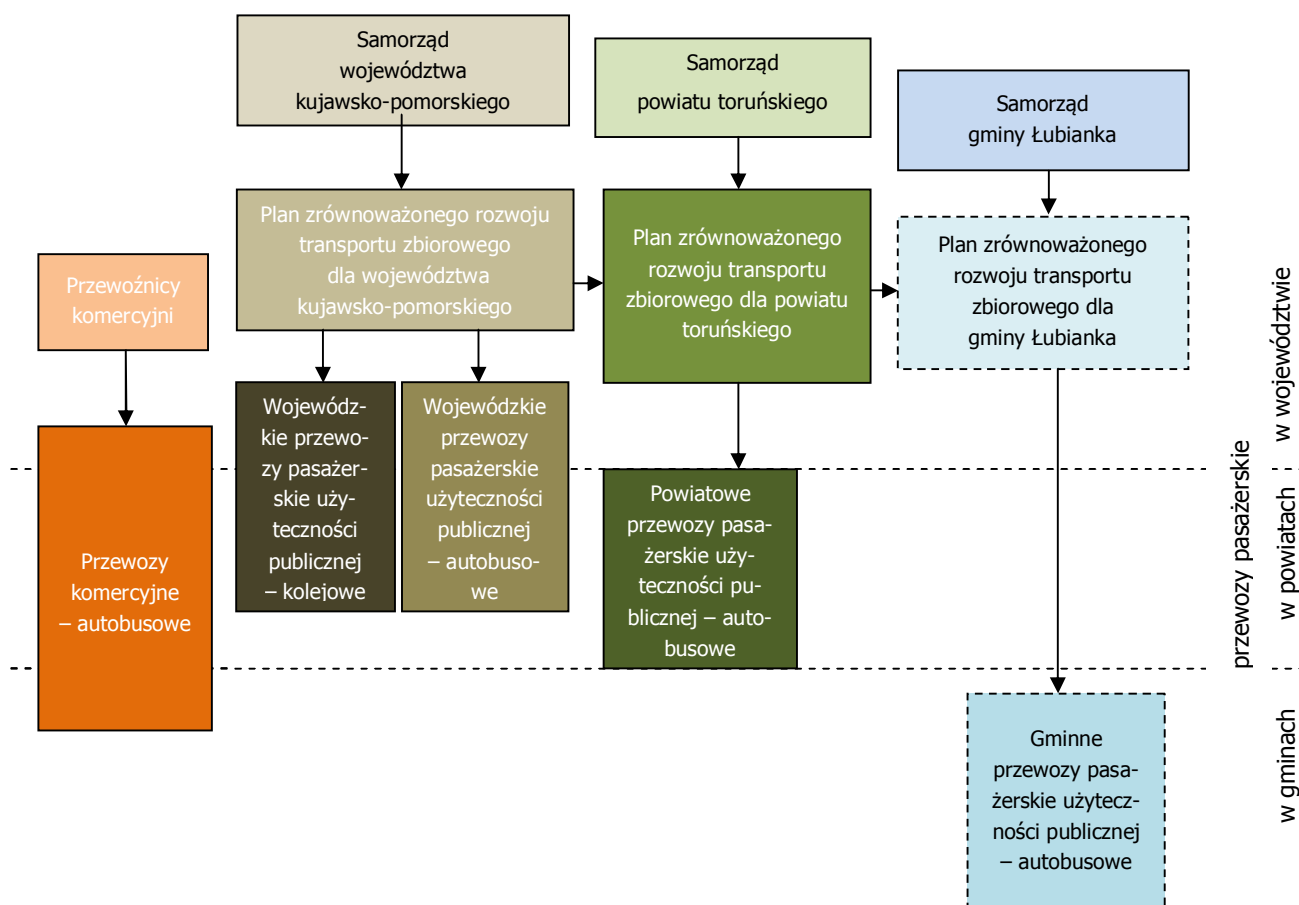
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyły dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadane i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille'a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

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

## 7. Organizacja rynku przewozów

### 7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 15.



**Rys. 15. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w gminie Łubianka**

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, gmina Łubianka jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Gminne przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wyko-

nywany w granicach administracyjnych gminy i niewykraczający poza jej granice. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje wójt.

Gmina Łubianka będzie finansować gminne przewozy pasażerskie w przypadku, gdy podejmie decyzję o organizowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej we własnym zakresie, a postępowanie koncesyjne nie doprowadzi do wyboru operatora.

Podział zadań dotyczących komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy jej organizatorem a operatorem, w gminnych przewozach pasażerskich może być następujący:

**A. Zadania organizatora:**

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz ustalanie zmian w planowanej sieci komunikacyjnej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez organizatora – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
5. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
6. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
7. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.
8. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
9. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

**B. Zadania operatorów (operatora):**

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.

3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Jak zostało wspomniane, zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje Wójt. Wójt jest organem wykonawczym gminy. Wykonuje swoje zadania przy pomocy urzędu gminy. Organizację i zasady funkcjonowania urzędu gminy określa regulamin organizacyjny nadany w drodze zarządzenia przez Wójta<sup>25</sup>.

W przypadku podjęcia decyzji przez gminę o rozpoczęciu organizacji gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, zadania odpowiednich komórek organizacyjnych wymienione w Regulaminie Organizacyjnym, zostaną odpowiednio rozszerzone.

W okresie objętym planem zakłada się wprowadzenie operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie gmina Łubianka, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, aby były one o zróżnicowanej rentowności, funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe i zapewniały zintegrowaną taryfowo obsługę tras obsługiwanych wspólnie kilkoma liniami.

Władze gminy mogą rozważyć powierzenie (wykonawczo) organizacji gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców gminy, wyspecjalizowanej jednostce budżetowej, jaką ma zamiar utworzyć – zgodnie z postanowieniami wojewódzkiego planu transportowego – samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. Wojewódzki Zarząd Transportu dla województwa kujawsko-pomorskiego wykonywałby wówczas wszelkie czynności w celu zorganizowania przewozów w zakresie oczekiwanym przez gminę Łubianka.

---

<sup>25</sup> Regulamin Organizacyjny Urzędu Gminy Łubianka – zarządzenie nr 31/2015 Wójta Gminy w Łubiance z dnia 1 lipca 2015 r.

## 7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, a lokalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W województwie kujawsko-pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Wojewódzki Zarząd Transportu (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego, zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej może przystąpić także gmina Łubianka, jako organizator gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze gminy;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;

- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednio i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy, miejski i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbijają się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego w gminie Łubianka determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami innych gmin oraz powiatu odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpią także – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

Wobec braku pozytywnych doświadczeń krajowych w integracji taryfowej przewoźników publicznych i komercyjnych, do 2020 r. nie przewiduje się zaawansowanej integracji taryfowo-biletowej transportu zbiorowego komercyjnego i organizowanego przez jednostki samorządowe.

## 8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Gmina Łubianka, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie dążyć aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców gminy była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 16.

**Tab. 15. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.**

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
<b>Bezpośredniość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów</li> </ul>
<b>Częstotliwość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską Torunia</li> <li>▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z powiatem</li> <li>▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych</li> </ul>
<b>Dostępność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym</li> <li>▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km<sup>2</sup></li> <li>▪ uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej</li> <li>▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące</li> <li>▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach</li> <li>▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni</li> </ul>

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
<b>Informacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków</li> <li>▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów</li> <li>▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych)</li> <li>▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych</li> </ul>
<b>Koszt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej</li> <li>▪ wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych</li> <li>▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez internet</li> <li>▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu</li> </ul>
<b>Niezawodność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych</li> <li>▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej</li> <li>▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99%</li> <li>▪ sukcesywna odnowa taboru autobusowego</li> </ul>
<b>Prędkość</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej</li> <li>▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej</li> <li>▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego</li> <li>▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy</li> </ul>
<b>Punktualność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10%</li> <li>▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1%</li> <li>▪ wprowadzenie systemu gps do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego</li> </ul>

<b>Postulat przewozowy</b>	<b>Docelowy pożądany przejaw realizacji usług</b>
<b>Rytmiczność</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy</li> <li>▪ osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii</li> </ul>
<b>Wygoda</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru</li> <li>▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat</li> <li>▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu</li> <li>▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych</li> <li>▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej</li> <li>▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania standardów.

## 9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 stycznia 2018 r. (Dz. U. 2012 poz. 451), oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2018 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów<sup>26</sup>. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2018 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2017 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązujące do dnia 31.12.2017 r.).

---

<sup>26</sup> Przepis zmieniający odpowiedzialność za zamieszczanie rozkładów jazdy wchodzi w życie od dnia 1.01.2017 r. (Art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o transporcie drogowym, zmiana w Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

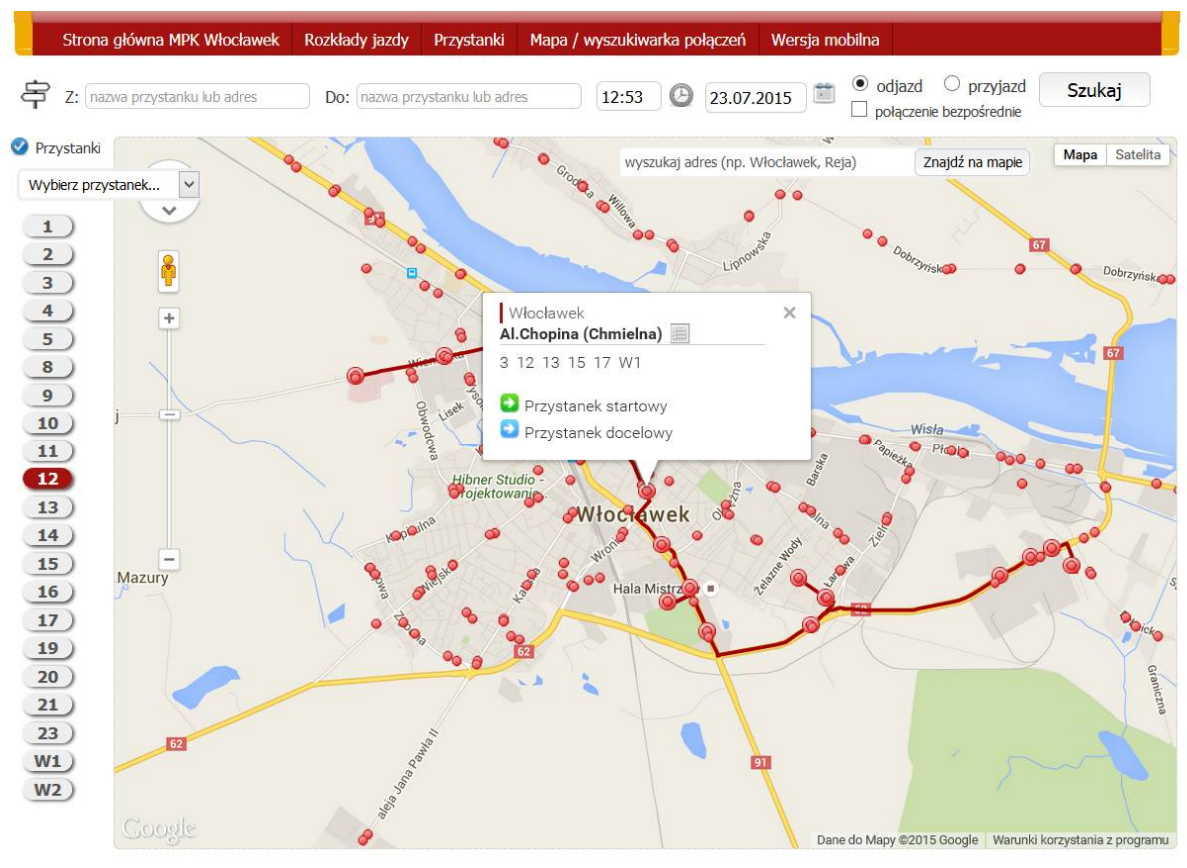
- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez gminę:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewoźów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
  - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
  - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
  - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
  - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewoźów i stosowanych procedurach.

Na głównych przystankach, z których korzysta najczęściej pasażerów, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej i być wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

Informacje zamieszczone zarówno na stronach internetowych, jak i w infokioskach, muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na danym obszarze.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów, przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki gps zamontowane w pojazdach.

Na rysunku 16 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla MPK Włocławek.



**Rys. 16. Przykład systemu informacji pasażerskiej**

Źródło: <http://rozklad.mpk.com.pl/mapa.html>

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych.

## 10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie Łubianka będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Gmina Łubianka, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyć, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatu.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój obszarów, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi też znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 20 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 14 i 20 samochodów osobowych.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w gminie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Gmina Łubianka, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyć aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców gminy, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Obecna podaż usług transportu publicznego jest już bardzo niewielka, skutkiem czego jest postępujący spadek jego atrakcyjności na rzecz samochodów osobowych i postępujący wzrost kongestii drogowej. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa kujawsko-pomorskiego (p. 2.13. planu transportowego) i plan transportowy dla powiatu toruńskiego;
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w gminie Łubianka;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.8., 2.9. i 2.10. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.12. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.5. i 2.6. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- dostęp do infrastruktury transportowej (p. 2.7. planu transportowego);
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.11. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5. planu transportowego).

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w gminie Łubianka będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy powiatowe) z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie Łubianka będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych, wojewódzkich i powiatowych. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;

- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Aktualny stan istniejących połączeń w komunikacji zbiorowej na obszarze gminy Łubianka wymaga zahamowania procesu systematycznej likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości – zmniejszającej dostępność komunikacyjną dla ich mieszkańców. Interwencja powiatu staje się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje większość miejscowości w gminie i wymaga jedynie niewielkich korekt oraz rozszerzenia o mniejsze miejscowości, a także o kursy w dni wolne od pracy, w których przewoźnicy komercyjni wycofali ofertę przewozową. W perspektywie utraty prawa przewoźników do refundacji strat wynikających z udzielanych ulg ustawowych po 31 grudnia 2017 r., skutkującej faktyczną utratą rentowności części linii, istnieje uzasadniona obawa następowania dalszej szybkiej likwidacji połączeń o mniejszych potokach pasażerskich.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komuni-

kacyjnej gminy, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Gminne przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 5 lat prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze gminy – wraz z więzłą podróży. Badania prowadzone będą

w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 8 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.

9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez gminę i powiat, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

## 11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w gminie, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji, a następnie – aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez gminę Łubianka w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów pla-

nu transportowego dla gminy Łubianka i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 17 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającymi bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

**Tab. 16. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łubianka**

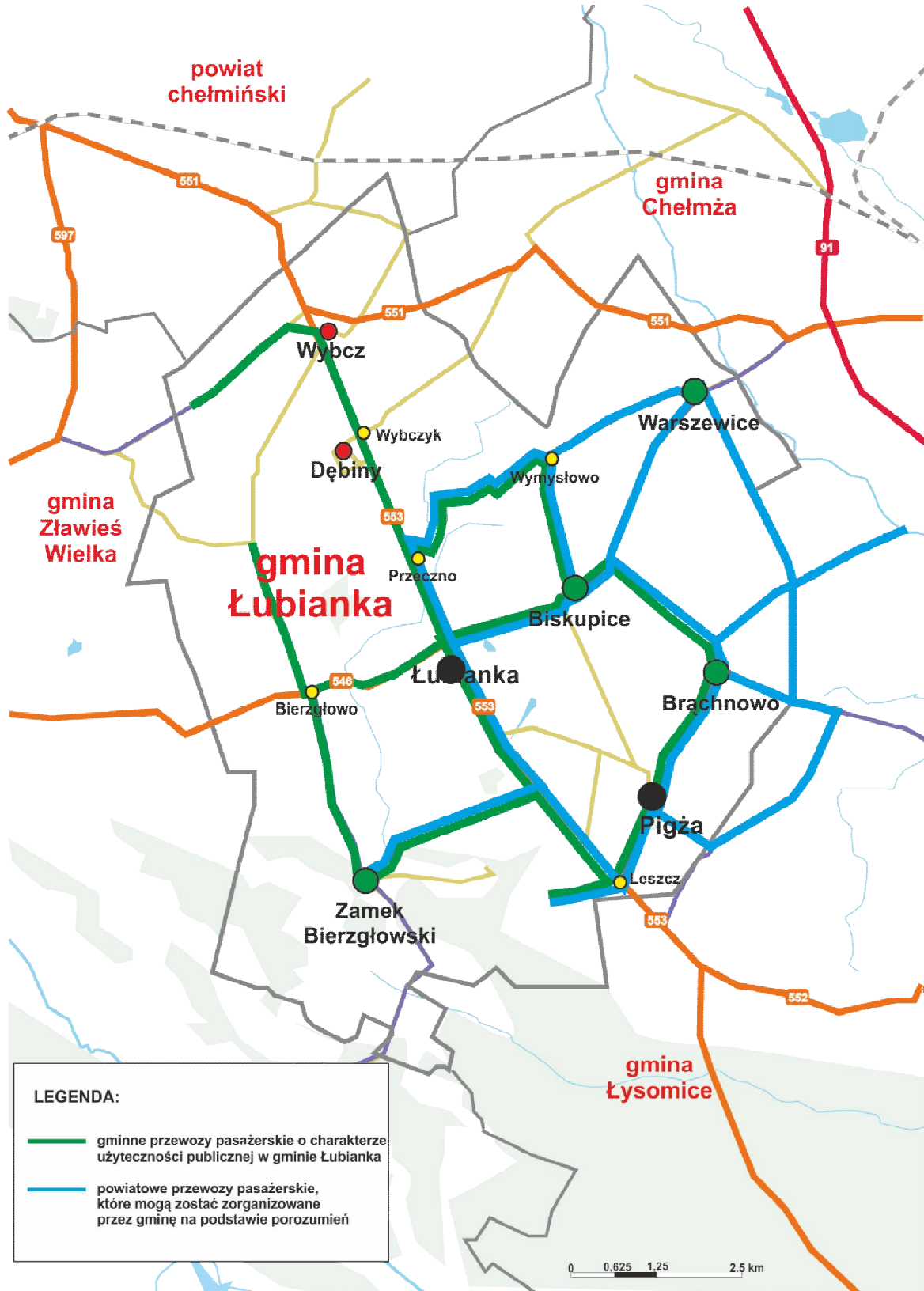
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p><b>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności</li> <li>▪ liczba kursów do i z ośrodka gminnego w przekroju dni tygodnia</li> <li>▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej</li> <li>▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu</li> <li>▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące</li> <li>▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia</li> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego</li> <li>▪ liczba przystanków na 1 km<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin</li> <li>▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu</li> </ul>
<p><b>Efektywność ekonomiczna transportu osób</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez gminę Łubianka</li> <li>▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez gminę: dofinansowanie / koszty ogółem [%]</li> <li>▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej</li> <li>▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem</li> </ul>

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<b>Integracja transportu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski</li> <li>▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów</li> <li>▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską</li> </ul>
<b>System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej</li> <li>▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych</li> <li>▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych</li> </ul>
<b>Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców</li> <li>▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

## Załącznik nr 1

### Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka





## Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland) .....	24
Tab. 2. Zmiana liczby mieszkańców gminy Łubianka w latach 2010-2015 .....	33
Tab. 3. Struktura ludności gminy Łubianka w latach 2010-2015.....	34
Tab. 4. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat toruński.....	36
Tab. 5. Liczba przedszkoli i szkół na obszarze objętym planem wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – stan na 31 grudnia 2015 r. ....	38
Tab. 6. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w gminie Łubianka – stan na 31 grudnia 2015 r.....	38
Tab. 7. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Łubianka – stan na 31 grudnia 2015 r.....	39
Tab. 8. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Łubianka wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.....	39
Tab. 9. Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników w gminie Łubianka – stan na 31 grudnia 2014 r.....	40
Tab. 10. Linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie toruńskim przebiegające przez gminę Łubianka .....	51
Tab. 11. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Wójta Gminy Łubianka – stan na 30 września 2016 r.....	59
Tab. 12. Połączenia z gminy Łubianka do innych miejscowości – stan na 30 września 2016 r. ....	59
Tab. 13. Proponowane odcinki sieci gminnych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka.....	65
Tab. 14. Linie powiatowych przewozów pasażerskich, które mogą zostać zorganizowane przez gminę na podstawie porozumień.....	66
Tab. 16. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. ....	84
Tab. 17. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Łubianka.....	96

## Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa kujawsko-pomorskiego .....	26
Rys. 2. Podział administracyjny powiatu toruńskiego .....	27
Rys. 3. Podział gminy Łubianka na sołectwa .....	28
Rys. 4. Największe miejscowości gminy Łubianka.....	30
Rys. 5. Przebieg dróg publicznych w gminie Łubianka.....	32
Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Łubianka [% i liczba osób] – stan na 31 grudnia 2015 r.....	35
Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatu toruńskiego w 2025 r. [% i tys. osób].....	37
Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze gminy Łubianka.....	41
Rys. 9. Więżba podróży międzypowiatowych publicznym transportem zbiorowym na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego.....	45
Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r. ....	47
Rys. 11. Planowane korytarze linii wojewódzkich przewozów pasażerskich w powiecie toruńskim.....	49
Rys. 12. Mapa docelowej sieci komunikacyjnej województwa kujawsko-pomorskiego, na której planowane są wojewódzkie przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.....	50
Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie toruńskim .....	53
Rys. 14. Trasy gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Łubianka.....	67
Rys. 15. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w gminie Łubianka.....	79
Rys. 16. Przykład systemu informacji pasażerskiej.....	89