



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA RACIBÓRZ - projekt



Opracował: DAMIAN KNURA

LUTY 2014 r.

Spis treści:

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Racibórz	3
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Racibórz.....	9
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	11
4. Charakterystyka Miasta Racibórz	13
4.1. Transport publiczny i jego problemy	13
4.2. Położenie geograficzne	15
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	21
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	24
4.5. Struktura demograficzna	27
4.6. Komunikacja indywidualna	30
4.7. Komunikacja publiczna	31
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	35
4.7.2. Infrastruktura drogowa	36
4.7.2.1. Dworce autobusowe	36
4.7.2.2. Przystanki autobusowe objęte planem transportowym	37
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	46
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	56
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	56
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	59
5.3. Analiza zagospodarowania przestrzennego gminy Racibórz.....	63
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	65
7. Sieć komunikacyjna przewozów użyteczności publicznej dla Miasta Racibórz	73
7.1. Linia: Racibórz Pogrzebieńska Widok – Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja	75
7.2. Linia: Racibórz Sudół Pętla – Racibórz Miedonia Rudnicka	80
7.3. Linia: Racibórz Płonia Graniczna – Racibórz Ocice Górna / Górne	83
7.4. Linia: Racibórz Starowiejska Pętla – Racibórz Pogrzebieńska Widok	89
7.5. Linia: Racibórz Komunalna – Racibórz Ocice Kołtąja	92
7.6. Linia: Racibórz Markowice Hetmańska – Racibórz Ocice Górna	95
7.7. Linia: Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Markowice Słoneczny Stok	98
7.8. Linia: Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja – Racibórz Markowice Słoneczny Stok	101
7.9. Linia: Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Pogrzebieńska Widok	104
7.10. Linia: Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy – Racibórz Gamowska Szpital	107
8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	109
9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	114
10. Zasady organizacji rynku przewozów	119
11. Standardy usług przewozowych	122
12. System informacji dla pasażerów	124
13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	134
14. Podsumowanie	139

1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Racibórz

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie Miasta Racibórz został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisy wykonawcze wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 12 tej ustawy (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego). Powyższa ustawa zasadniczo zmieniła dotychczasowy sposób funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Założyła przede wszystkim, że wykonywanie regularnego przewozu osób będzie odbywało się w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie leży w gestii właściwego organizatora. Przewozy te zwane są „przewozami o charakterze użyteczności publicznej”. Organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, odpowiedzialni za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości, dano możliwość korzystania z pewnych instrumentów, za pomocą których mogą oni interweniować na rynku przewozów (np. poprzez dofinansowanie), tak by zapewnić świadczenie usług niezbędnych z punktu widzenia interesu społecznego, których wykonywanie na zasadach rynkowych jest nieopłacalne. Zgodnie z ustawą przewozy fizycznie wykonuje operator publicznego transportu zbiorowego, czyli samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług. Należy podkreślić, że w ustawie wyraźnie rozróżniono wykonywanie usług przez operatora od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcę, który wykonuje przewozy „komercyjne” niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów.

Podstawą organizowania przewozów wykonywanych przez operatora uczyniono właśnie dokument zwany „**Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego**”, zwany w dalszej części opracowania „planem transportowym”.

Plan transportowy został opracowany w celu zapewnienia zrównoważonego oraz uwzględniającego oczekiwania społeczne procesu rozwoju i organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jest to bardzo istotne, gdyż to właśnie między innymi jakość systemu transportowego decyduje o jakości życia mieszkańców, a także o warunkach rozwoju gospodarczego obszaru objętego planem transportowym.

Plan transportowy jest dokumentem ułatwiającym władzom samorządowym (organizatorom transportu) podejmowanie decyzji, które będą wpływać na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu. Wykonywanie zadań związanych z transportem publicznym wynika nie tylko z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, lecz także z ustaw „ustrojowych” poszczególnych jednostek samorządu. I tak jednym z zadań gminy, które zostało określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji na terenie gminy. Gminne przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

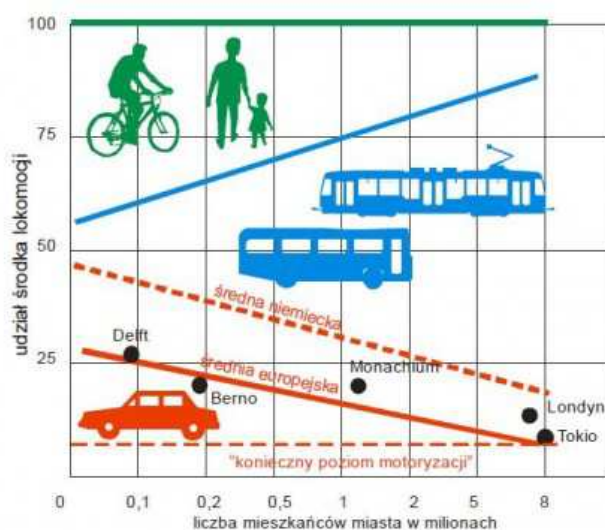
Biorąc pod uwagę ocenę publicznego transportu drogowego osób prezentowaną przez GUS przewozy miejskie w Polsce stanowią nadal około 85% całości autobusowych przewozów pasażerskich. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuację transportu publicznego w gminie Racibórz należy ocenić pozytywnie. Mimo, iż na obecny kształt komunikacji miejskiej w Raciborzu miały wpływ niekorzystne czynniki, takie jak: postępujące zmiany demograficzne, wzrost zamożności społeczeństwa oraz restrukturyzacja przemysłu, stale prowadzi się działania mające na celu poprawę jakości oraz dostępności tej formy transportu na terenie gminy. Do działań takich należy zaliczyć:

zakup nowoczesnego taboru, systematyczne badanie rynku oraz dostosowywanie kształtu linii i rozkładu jazdy do aktualnych potrzeb mieszkańców. Należy jednak podkreślić, iż budowanie zaufania do tej formy transportu jest powolnym procesem i w głównej mierze zależy od przejrzystej i sprawnej realizacji zadań z zakresu transportu publicznego przez samorząd gminny.

Opracowując plan transportowy przede wszystkim należy mieć na względzie jego szczegółowe cele:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów;
- integrację systemu transportowego;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki danego obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa polegającą na redukcji liczby wypadków oraz poprawę bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

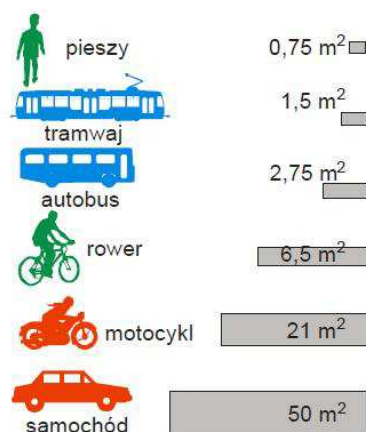
Analizując wyżej wymienione cele należy wspomnieć, iż spadek poziomu motoryzacji, a zwłaszcza zmiana zachowań komunikacyjnych wyrażana odsetkiem podróży dokonywanych środkiem lokomocji (ang. *modal share*) w miastach Europy Zachodniej była możliwa dzięki systemowi transportu publicznego wysokiej jakości.



Liczba mieszkańców miasta w milionach, a podział zadań transportowych.

źródło: Collin, H. J. (1990): „Integration des ruhenden Verkehrs in die Verkehrsentwicklungsplanung”

Zmiana zachowań transportowych stanowi zamierzony cel polityki transportowej na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Jej cele współbrzmiały z innymi politykami sektorowymi. Z polityką zdrowotną wspólnym mianownikiem jest, zwiększenie wysiłku fizycznego, choćby związanego z koniecznością przejścia stu metrów na przystanek, dzięki któremu podnosi się sprawność fizyczną, a także wzrasta odporność na choroby. Z polityką ochrony środowiska łączy się kwestia redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu. Z polityką ochrony zabytków powiązana jest poprzez wprowadzanie nowej jakości przestrzeni obszarów śródmiejskich. Z polityką przestrzenną łączy ją wzrost wartości nieruchomości na obszarach, które uzyskują szybkie połączenie komunikacją publiczną, czy też poprzez efektywniejsze wykorzystanie ograniczonego dobra, jakim jest przestrzeń miejska. Na politykę rozwoju lokalnego transport publiczny wpływa poprzez możliwość optymalizacji kosztów ponoszonych przez gminy – zapewnia się mobilność mieszkańcom w zdecydowanie tańszy sposób, niż poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej.



Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.

źródło: Botma H., Papendrecht H. (1991): „Traffic Operation of Bicycle Traffic”, *Transportation Research Record*,

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie

szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan winien określać:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przy opracowywaniu planu należy przede wszystkim uwzględnić:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby 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 gminnych, powiatowych, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

- dane z „Raportu z badania potoków pasażerskich, struktury biletów w autobusach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Racibórz oraz opracowania oferty rozkładu jazdy”;
- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej na terenie miasta Racibórz;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną miasta Racibórz;
- dane z jednostek samorządowych: urzędu pracy, szkół i innych instytucji;
- publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- opracowanie dr Michała Beima – „Transport miejski w obliczu zmian”- analiza #40
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe:
 - Miasta Racibórz: www.raciborz.pl
 - Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl
 - Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: www.sejm.gov.pl
 - Przedsiębiorstwa Komunalnego w Raciborzu: www.pkraciborz.pl
 - PKS w Raciborzu Sp. z o.o.: www.pksraciborz.pl

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Racibórz

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie gminnym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze miasta Racibórz będzie wykonywać **Prezydent Miasta**.

Analizując potrzeby oraz oczekiwania społeczne w zakresie zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz z drugiej strony możliwości ekonomiczne, organizacyjne, administracyjne organizatora ustalono, że sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej obejmie obszar całej gminy Racibórz, tj. dzielnic:

- Brzezcie,
- Centrum (Śródmieście),
- Obora,
- Ocice,
- Ostróg,
- Płonia,
- Markowice,
- Miedonia,
- Nowe Zagrody,
- Stara Wieś,
- Studzienna,
- Sudół.

Główną rolą gminnych przewozów użyteczności publicznej wykonywanych jako komunikacja miejska na obszarze dzielnic miasta Racibórz objętych niniejszym planem będzie przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do śródmieścia, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów.

Sieć komunikacyjna przedstawiona w dalszej części niniejszego opracowania ma za zadanie zapewnić:

- dostępność do usług transportu publicznego wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym;
- poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu;
- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców
- poprawę wizerunku gminy;
- uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę powiatu lub marszałka województwa. Jednakże, z uwagi na fakt, iż Marszałek Województwa Śląskiego nie ogłosił jeszcze planu transportowego, niniejszy plan nie uwzględnia zapisów planów szczebla wojewódzkiego.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego obejmuje 14 linii tworzących sieć komunikacyjną obejmującą wszystkie gminy powiatu. Z uwagi na fakt, iż wszystkie linie powiatowych przewozów użyteczności publicznej rozpoczynają swój bieg w Raciborzu, część sieci obejmuje także obszar gminy Racibórz. Jednak w wyniku analizy przebiegu poszczególnych linii stwierdzono, iż obejmują one swoim przebiegiem tylko główne arterie komunikacyjne w Raciborzu i jest to związane z koniecznością wyprowadzenia linii powiatowych do gmin sąsiadujących z miastem Racibórz. W związku z powyższym przebieg linii powiatowych tylko w niewielkim stopniu będzie pokrywał się z liniami komunikacji miejskiej na terenie Raciborza. Oddziaływanie transportu powiatowego na transport gminny będzie odczuwalne w dzielnicach: Sudół, Studzienna, Markowice i Miedonia, i to tylko w zakresie wspólnej obsługi części miasta zlokalizowanych przy głównych arteriach komunikacyjnych w wyżej wymienionych dzielnicach. Należy także zauważyć, iż przebieg linii powiatowych zapewni dogodne połączenia jedynie z dworcem autobusowym znajdującym się w Raciborzu przy ulicy Batorego oraz z przystankami znajdującymi się w Raciborzu na Placu Konstytucji 3 Maja oraz przy Szpitalu Rejonowym usytuowanym na ulicy Gamowskiej. Ze względu na fakt, iż komunikacji miejska będzie obejmować cały obszar gminy Racibórz oraz zapewni dużo szerszy dostęp do transportu publicznego na terenie miasta w porównaniu z komunikacją powiatową odstępuje się od analizowania szczegółowego wpływu transportu powiatowego na transport gminny.

Przy opracowaniu niniejszego planu transportowego należy także uwzględnić zapisy projektu Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Wodzisławskiego. Na mocy uchwały Rady Powiatu

Raciborskiego nr X/115/2011 z dnia 30 sierpnia 2011 r. organizację przewozów na kierunkach: Racibórz – Wodzisław Śląski oraz Racibórz – Rogów powierzono Powiatowi Wodzisławskiemu. W projekcie planu dla powiatu wodzisławskiego ujęto dwie linie obejmujące swoim zasięgiem także teren Raciborza. Trasy obejmują przejazd z przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja poprzez dworzec autobusowy przy ul. Batorego i dalej przez dzielnice: Ostróg, Płonia i Brzezcie w kierunku Lubomi i Pogrzebienia. Przebieg linii powiatowych będzie częściowo pokrywał się z liniami komunikacji miejskiej na terenie gminy Racibórz. Oddziaływanie transportu powiatowego na transport gminny może być odczuwalne szczególnie na terenie Brzezia. Należy także zauważyć, iż przebieg linii powiatowych zapewni dogodne połączenia jedynie z dworcem autobusowym znajdującym się w Raciborzu przy ulicy Batorego oraz przystankiem znajdującym się na Placu Konstytucji 3 Maja. Ze względu na fakt, iż komunikacja miejska będzie obejmować cały obszar dzielnicy Brzezcie oraz zapewni dużo szerszy dostęp do transportu publicznego na terenie miasta w porównaniu z komunikacją powiatową odstępuje się od analizowania szczegółowego wpływu transportu powiatowego organizowanego przez Powiat Wodzisławski na transport gminny.

Transport publiczny wykonywany na terenie Raciborza w ramach komunikacji powiatowej powinien być traktowany tylko jako uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej w ramach komunikacji miejskiej.

4. Charakterystyka gminy Racibórz

4.1. Transport publiczny i jego problemy

Ostatnie dziesięciolecie przyniosło w Polsce znaczny rozwój motoryzacji. Zatłoczone, pełne pojazdów ulice, brak miejsc parkingowych, utrudniony ruch pojazdów są codziennością. Dopełnieniem tego wszystkiego jest zanieczyszczenie powietrza i wypadki drogowe. Niestety w parze z dynamicznym rozwojem motoryzacji nie idzie rozwój infrastruktury. Budowa nowych dróg odciążających centra miast jest kapitałochłonna i długotrwała, a czasem ze względu na istniejącą zabudowę oraz wymogi związane z ochroną środowiska, praktycznie niemożliwa. Ponadto w Polsce wciąż istnieje przekonanie o nieatrakcyjności komunikacji miejskiej, które swymi korzeniami sięga jeszcze poprzedniego systemu, kiedy większość społeczeństwa była skazana na tramwaje i autobusy, a przewoźnicy nie byli w stanie sprostać ciążącym na nich zadaniom. Rola transportu publicznego została zmarginalizowana do środka lokomocji dla najuboższych.

Dynamiczny rozwój motoryzacji oraz niedoinwestowanie transportu publicznego spowodowały spadek zapotrzebowania na tego typu przewozy. Efektem takiego stanu rzeczy są zmiany organizacyjne oraz wynikające z nich zmiany metod zarządzania transportem publicznym. Zmiany metod zarządzania zostały wywołane potrzebą szybkiego reagowania i dostosowania się do wymagań rynku.

Prawidłowo funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego powinien spełniać następujące wymagania:

- zapewniać powszechny dostęp do usług przewozowych,
- na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe społeczności.

Organizator transportu zbiorowego powinien dążyć do tego, by transport publiczny w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w tym również w zakresie gminnych przewozów pasażerskich – komunikacji miejskiej) był przyjazny dla pasażerów, w szczególności poprzez:

- możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- zapewnienie korzystnych dla pasażerów godzin podróży, poprzez właściwe ułożenie rozkładów jazdy,

- zapewnienie odpowiedniego standardu świadczonych przez operatora usług w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

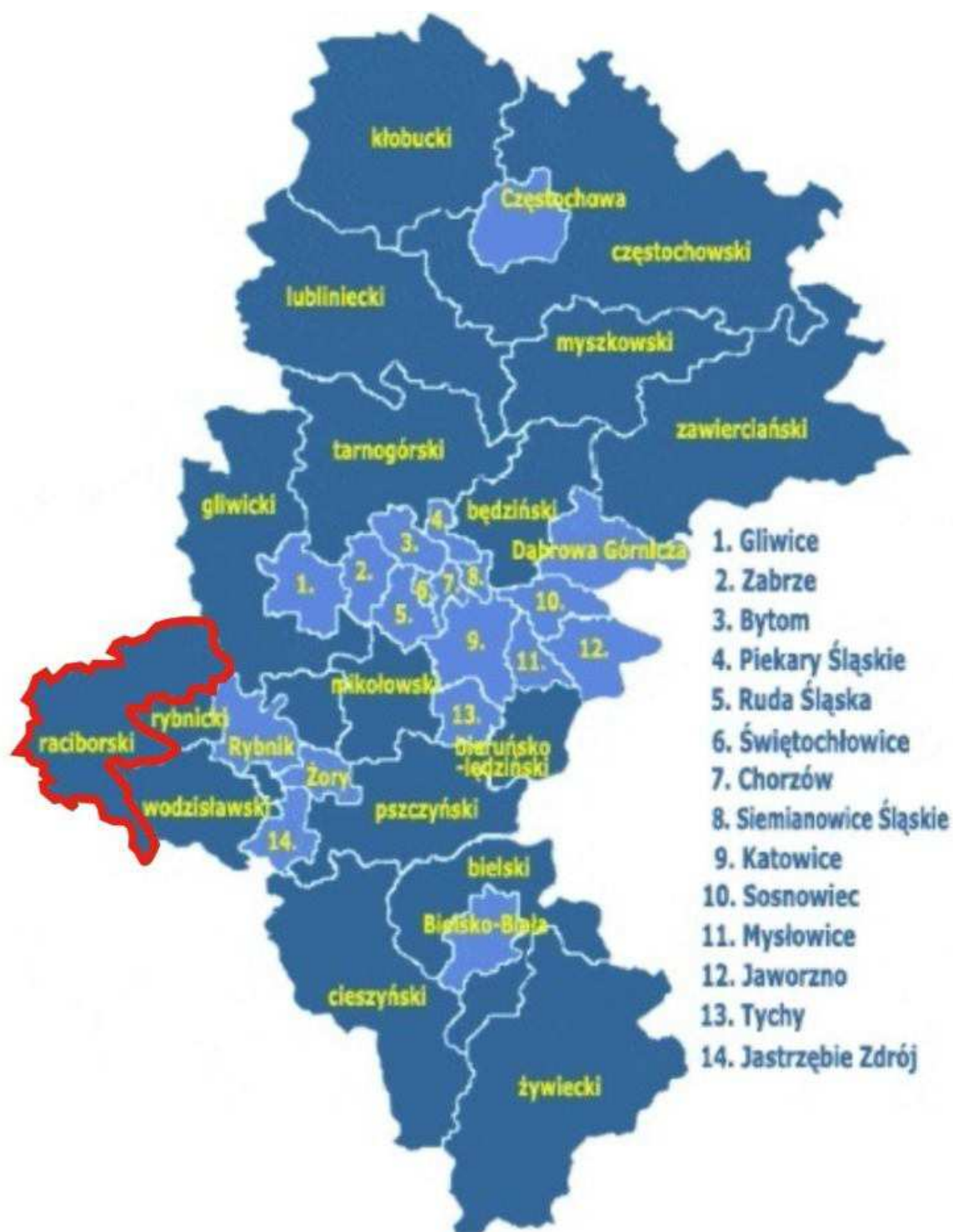
Miasto Racibórz, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprosta potrzebom przewozowym mieszkańców wszystkich dzielnic Raciborza, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu miasta oraz możliwości techniczne przewoźników – operatorów. Należy podkreślić, iż oczekiwania mieszkańców są coraz większe, natomiast możliwości finansowe organizatora i techniczne operatora nie zawsze za nimi nadążają. Bezdyskusyjny pozostaje fakt, iż podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Jednakże często wiąże się to ze wzrostem cen za przejazd, które stanowią najważniejszy element usług przewozowych w publicznym transporcie. Wszystkie te uwarunkowania powodują, że bardzo trudno jest spełnić oczekiwania w zakresie stosowania niskich taryf za korzystanie z usług transportu publicznego.

4.2. Położenie geograficzne

Racibórz jest położony w powiecie raciborskim, w południowo-zachodniej części województwa śląskiego, w niedużej odległości od takich miast jak: czeska Ostrawa (30 km), Katowice (75 km) oraz Opole (75 km).



Położenie Raciborza na tle podziału administracyjnego Polski południowej.



Położenie Raciborza na tle podziału administracyjnego województwa śląskiego

Źródło: www.gminy.pl

Miasto Racibórz zajmuje powierzchnię 75 km² i graniczy:

- od północy z gminą Rudnik i gminą Nędza,
- od wschodu z gminą Kornowac i Lubomia (powiat wodzisławski),
- od południa z gminą Krzyżanowice i gminą Krzanowice,
- od zachodu z gminą Pietrowice Wielkie.



Położenie Raciborza na tle podziału administracyjnego Powiatu Raciborskiego.

Źródło: www.gminy.pl

Racibórz jest centralnym ośrodkiem powiatu raciborskiego, swoją siedzibę mają tutaj między innymi: Starostwo Powiatowe oraz Szpital Rejonowy.

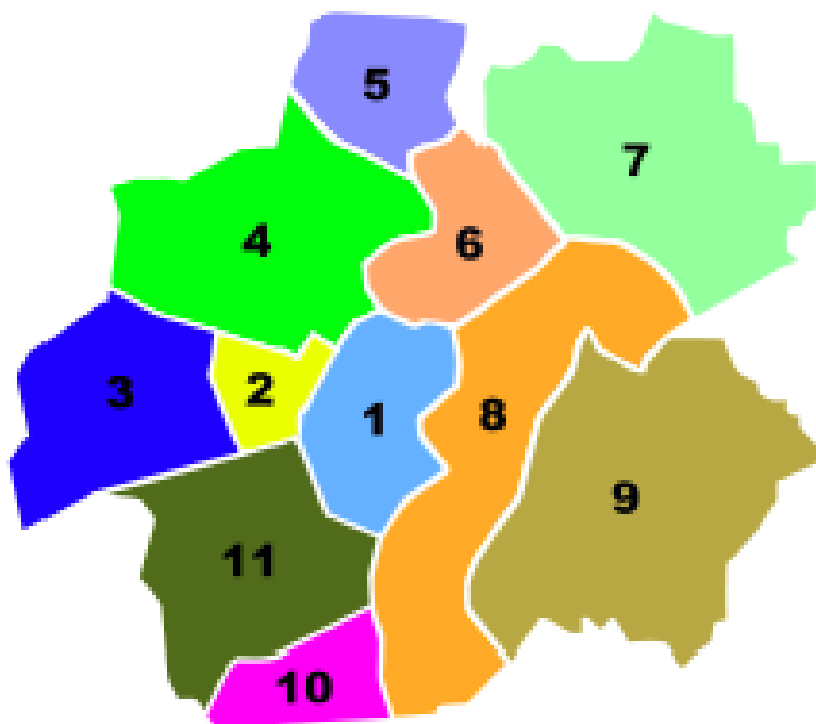
W strukturze Raciborza można wyodrębnić 12 dzielnic, do których należą:

- 1. Centrum** - jedna z najstarszych dzielnic Raciborza wraz z dzielnicą Nowe Zagrody składa się na element śródmieścia;
- 2. Nowe Zagrody** - wyznaczenie dokładnych granic Nowych Zagród jest problematyczne, przyjmuje się, że dzielnicę Nowe Zagrody wyznaczają ulice: Staszica, Wojska Polskiego, Mariańska i Mysłowicka;
- 3. Ocice** - dzielnica dobrze skomunikowana, zarówno z centrum miasta poprzez ulice: Ocicką i Opawską, jak również z drogą wojewódzką 919 Racibórz-Pietraszyny-Opawa (Cz) oraz – poprzez DW 919 i wspomnianą ulicę Ocicką – z drogą krajową nr 45 Chałupki-Racibórz-Złoczew, a także z drogą wojewódzką 416 Racibórz-Kietrz-Głubczyce. Ocice mają dostęp do komunikacji miejskiej, prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne oraz usług PKS;
- 4. Stara Wieś oraz Miedonia** - dzielnice rozłożone na lewym brzegu Odry wzdłuż drogi krajowej nr 45 Chałupki-Racibórz-Złoczew, tzw. brama na Opolszczyznę w kierunku na Opole. Oś komunikacyjną wyznacza rondo Solidarności, przez które biegnie droga krajowa nr 45 od Chałupek w stronę Opola oraz droga wojewódzka 416 Racibórz-Kietrz-Głubczyce. Obie dzielnice mają dostęp do komunikacji miejskiej, prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne oraz do usług PKS-u;
- 5. Ostróg** - doskonale skomunikowana dzielnica Raciborza rozłożona na prawym brzegu Odry, przez Ostróg przebiegają drogi wojewódzkie 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna i 919 w kierunku Gliwic, Ostróg ma dostęp do komunikacji miejskiej oraz usług PKS;
- 6. Markowice** - doskonale skomunikowana dzielnica Raciborza. Droga wojewódzka 919 umożliwia łatwy dojazd z Markowic do centrum Raciborza oraz szybkie dotarcie do autostrady A4, natomiast drogą wojewódzką nr 923 można w krótkim czasie dotrzeć do Rybnika. Markowice mają dostęp do komunikacji miejskiej oraz usług PKS-u. W tej dzielnicy mieści się dworzec kolejowy znajdujący się na międzynarodowej linii: Wrocław – Opole – Racibórz - Chałupki/Bogumin;
- 7. Płonia** - przez Płonię przebiega droga wojewódzka 935 Racibórz – Rybnik - Pszczyna, jest to teren atrakcyjny inwestycyjnie. Płonia ma dostęp do komunikacji miejskiej.

8. Brzezcie - od północnej strony dzielnica ma dostęp do drogi wojewódzkiej nr 935 relacji: Racibórz – Rybnik – Pszczyna, w przyszłości ma tam biec nowa droga regionalna. Od południa przez Brzezcie biegnie droga powiatowa nr 3512 relacji: Racibórz – Lubomia - Wodzisław Śląski, gruntownie odnowiona w latach 2006-2011, stanowiąca obecnie dogodne połączenie Raciborza z autostradą A1 Gorzyczki-Gdańsk. Mając na uwadze system komunikacyjny, Brzezcie jest idealnym miejscem zamieszkania dla osób pracujących lub uczących się w Raciborzu, jak i Rybniku, czy Wodzisławiu Śląskim. Dojazd do centrum każdego z tych miast zajmuje nie więcej jak 20-30 minut. Brzezcie ma dostęp do komunikacji miejskiej, prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne zarówno na wysokości Dębicza, czy centrum w rejonie kościoła, ale również wyżej położonych przysiółków oraz do komunikacji PKS realizowanej w ramach linii użyteczności publicznej organizowanych przez Powiat Wodzisławski;

9. Sudół oraz Studzienna - dwie sąsiadujące ze sobą dzielnice, położone u wylotu miasta w kierunku południowym, wzdłuż drogi krajowej nr 45 w relacji: Chałupki – Racibórz - Złoczew. Mają spory potencjał terenów pod budownictwo jednorodzinne. Przez Studzienną przebiega nieczynna linia kolejowa, łącząca Racibórz z Głubczycami. Głównym atutem dzielnic: Studzienna oraz Sudół jest położenie wzdłuż drogi krajowej, ułatwiającej szybką komunikację - nawet zimą z racji pierwszej kolejności odśnieżania - z regionem ostrawskim oraz opawskim w Czechach, z samym Raciborzem oraz województwem opolskim, wzdłuż ulic: Bogumińskiej, Starowiejskiej i Kozielskiej. W 2011 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wykonała remont nawierzchni DK 45 na odcinku ul. Hulczyńskiej, natomiast w 2012 roku remont ulicy Bogumińskiej. Studzienna i Sudół mają dostęp do komunikacji miejskiej, prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne oraz do usług PKS-u;

10. Obora - w dzielnicy tej znajduje się duże centrum handlowe, basen miejski oraz Arboretum Bramy Morawskiej. Dzielnica posiada swobodny dostęp do komunikacji miejskiej oraz do usług PKS. Znajduje się tu także droga lokalna łącząca Oborę z Markowicami.



Dzielnice Raciborza

1. Centrum
2. Nowe Zagrody
3. Ocice
4. Stara Wieś
5. Miedonia
6. Ostróg
7. Markowice
8. Płonia + Obora
9. Brzezcie
10. Sudół
11. Studzienna.

Położenie geograficzne poszczególnych dzielnic Raciborza ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Miasto Racibórz, bowiem przy ustalaniu przebiegu poszczególnych linii należy uwzględnić szereg istotnych uwarunkowań m.in. takich jak:

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej,
- rynek pracy,
- edukację,
- ochronę zdrowia,
- kulturę, turystykę i sport

Miasto Racibórz jest obszarem dobrze uprzemysłowionym. Na jego terenie znajdują się takie spółki jak: Rafako S.A., Henkel S.A., SGL Carbon S.A. oraz Mieszko S.A. Równolegle z rozwojem przemysłu w mieście podejmowane są liczne działania na rzecz ochrony środowiska. Racibórz posiada certyfikat ISO 14001 i dąży do rozpowszechniania systemu zarządzania środowiskowego we wszystkich dziedzinach życia społecznego.

4.3. Charakterystyka sieci drogowej i kolejowej

Sieć drogowa

W skład układu drogowego miasta Racibórz wchodzi drogi publiczne następujących kategorii:

* drogi krajowe (na terenie Raciborza - 9,8 km):

- **droga krajowa nr 45** relacji: Zabełków (od DK 78) - Racibórz - Opole – Kluczbork – Praszka – Wieluń – Złoczew. DK 45 ma długość ok. 217 km. W Raciborzu obejmuje ulice: Hulczyńską, Bogumińską, Jana Pawła II, Starowiejską, Głubczycką, Kozielską, Kwiatową;

* drogi wojewódzkie (na terenie Raciborza - 24,9 km):

- **droga wojewódzka nr 416** relacji: Krapkowice - Głogówek - Głubczyce - Kietrz – Racibórz (ul. Głubczycka). Droga wojewódzka o długości ok. 74 km, łącząca Krapkowice, województwo opolskie i Racibórz, województwo śląskie.

Droga biegnie przez miejscowości Żywocice, Głogówek, Szonów, Klisino, Głubczyce, Nowa Cerekwia, Kietrz, Pietrowice Wielkie;

- **droga wojewódzka nr 915** relacji: Ciechowice – Racibórz (ul. Ciechowicka). Droga wojewódzka o długości ok. 7 km, łącząca Ciechowice i Racibórz. Droga biegnie przez miejscowości Zawada Książęca, Łęg;

- **droga wojewódzka nr 916** relacji: Racibórz (ul. Opawska) - Samborowice - granica państwa (Czechy). Droga wojewódzka o długości ok. 11 km, łącząca Racibórz z granicą państwa z Czechami w Pietraszynie. Droga biegnie przez miejscowości Lekartów, Samborowice;

- **droga wojewódzka nr 917** relacji: Racibórz (ul. Korczaka) - Krzanowice - granica państwa (Czechy). Droga wojewódzka o długości ok. 10 km, łącząca Racibórz z granicą państwa z Czechami w Krzanowicach. Droga biegnie przez miejscowość Bojanów;

- **droga wojewódzka nr 919** relacji: Racibórz (ul. Gliwicka, Rudzka, Armii Krajowej) - Rudy – Sośnicowice. Droga wojewódzka o długości ok. 36 km łącząca Racibórz i Sośnicowice. Droga biegnie przez miejscowości Babice, Nędza, Szymocice, Jankowice, Rudy, Bargłówka, Trachy;

- **droga wojewódzka nr 923** relacji: Racibórz (ul. Odrodzenia) – Rzuchów. Droga wojewódzka o długości ok. 12 km, łącząca Racibórz i Rzuchów. Droga biegnie przez miejscowości Raszczyce, Żytna, Nowa Wieś, Dzimierz, Pstrążna;

- **droga wojewódzka nr 935** relacji: Racibórz (ul. Londzina, Reymonta, Pl. Mostowy, Armii Krajowej, Bosacka, Rybnicka) - Rybnik - Żory – Pszczyna. Droga wojewódzka o długości ok. 63 km łącząca Racibórz i Pszczynę. Droga biegnie przez miejscowości Rzuchów, Rydułtowy, Rybnik, Żory, Suszec, Radostowice.

*** drogi powiatowe (na terenie Raciborza - 19,9 km):**

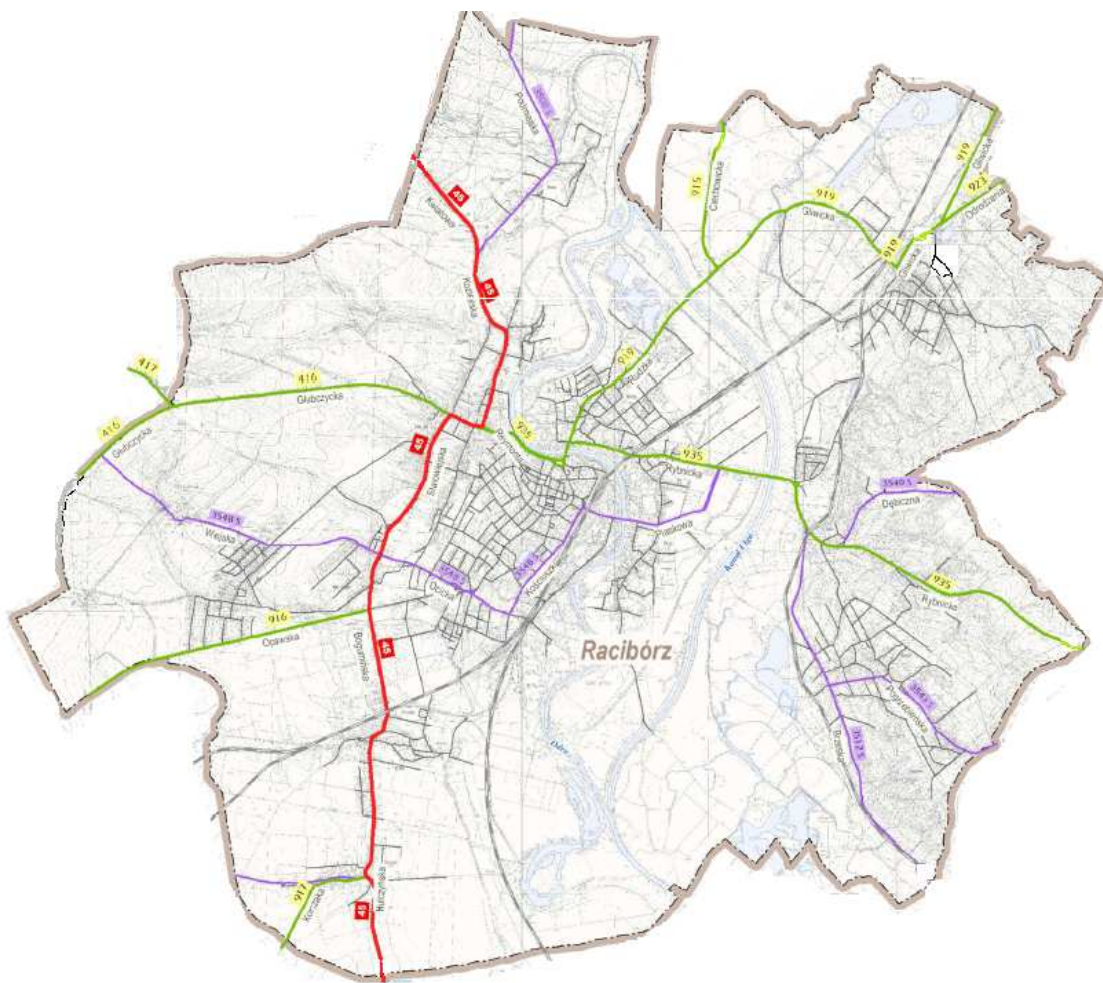
- **S 3500** ul. Podmiejska,
- **S 3512** ul. Brzeska,
- **S 3540** ul. Dębiczna,
- **S 3543** ul. Pogrzebieńska,

- **S 3548** ul. Piaskowa, Kolejowa, Kościuszki, Łąkowa, Opawska, Ocicka, Wiejska,
- **S 3549** ul. Czynu Społecznego.

*** drogi gminne**

- drogi gminne stanowią uzupełnienie układu podstawowego (są to drogi lokalne i dojazdowe) - 118 km.

Długość wszystkich dróg publicznych na terenie Raciborza wynosi ok. 173 km. Istniejące w obecnym układzie drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz część dróg gminnych stanowią układ podstawowy.



Podstawowy układ drogowy na terenie gminy Racibórz.

Sieć kolejowa

Sieć kolejową na terenie gminy tworzą linie:

*** o znaczeniu państwowym:** dwutorowa zelektryfikowana magistrala kolejowa (linia nr 151) relacji: Wrocław Brochów – Opole - Kędzierzyn Koźle - Chałupki - granica państwa, stanowiąca element ciągu E-59 (głównej międzynarodowej linii kolejowej /AGC/ relacji: Malmö - Ystad - Świnoujście - Szczecin – Kostrzyn nad Odrą - Zielona Góra - Wrocław - Chałupki - granica państwa) ze stacjami węzłowymi na terenie miasta: Racibórz oraz Racibórz Markowice; na linii tej prowadzone są przewozy pasażerskie i towarowe,

*** o znaczeniu lokalnym:** jednotorowe nieelektryfikowane drugorzędne linie kolejowe:

- Nr 176 Racibórz Markowice – Olza

- Nr 177 relacji Racibórz – Pietrowice Wielkie – Baborów – Głubczyce;

Na tych liniach prowadzone są sporadycznie tylko przewozy towarowe – ruch pasażerski został całkowicie zawieszony.

Istniejący na terenie miasta odcinek wpisanej do rejestru zabytków wąskotorowej linii kolejowej relacji: Racibórz Markowice – Rudy – Gliwice Trynek nie jest aktualnie użytkowany. Trwają prace odtworzeniowe realizowane przez Towarzystwo Miłośników Górnosląskiej Kolei Wąskotorowej z siedzibą w Rudach, mające na celu uruchomienie jak najdłuższego odcinka tej linii.

4.4. Sytuacja społeczno-gospodarcza

Racibórz od wielu lat uchodzi za silny ośrodek gospodarczy i handlowy, posiadający długoletnie tradycje w przemyśle maszynowym, chemicznym, przetwórstwie rolno-spożywczym, słynący z lokalizacji renomowanych, dużych oraz małych i średnich przedsiębiorstw, znanych z jakości swych produktów. Wysoki poziom raciborskiego biznesu potwierdza fakt posiadania przez tutejsze przedsiębiorstwa certyfikatów ISO z serii 9000 i 14 000 oraz to, że zakłady pracy: RAFAKO S.A., Mieszko S.A., Henkel Polska S.A., SGL Carbon S.A, notowane są na giełdach krajowych bądź zagranicznych, co stawia miasto w krajowej czołówce. Raciborskie spółdzielnie i firmy znajdują się obecnie w ścisłym gronie producentów kooperujących z odbiorcami zagranicznymi. Dominujące gałęzie przemysłu to: przemysł chemii gospodarczej, cukierniczy i maszynowy.

Według stanu na 31.12.2012 r. w gminie zarejestrowanych było 5355 jednostek gospodarczych, z czego sektor prywatny reprezentuje 5069 podmiotów, a sektor publiczny jedynie 286 podmiotów. Liczba podmiotów gospodarczych na terenie miasta Racibórz stale rośnie. Wzrasta głównie ilość podmiotów w sektorze prywatnym, w sektorze publicznym zaobserwowano spadek ilości podmiotów. Podmioty działające w sektorze publicznym stanowią ok. 5,3 % ogólnej liczby podmiotów, a największe znaczenie odgrywają państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego (129). W sektorze prywatnym największą rolę odgrywają osoby fizyczne prowadzące własną działalność gospodarczą (3627), spółki prawa handlowego (570) oraz stowarzyszenia i organizacje społeczne (113). Zdecydowaną większość podmiotów gospodarczych stanowią jednak osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. W 2012 r. stanowiły one 71,5% wszystkich podmiotów.

Do największych przedsiębiorstw Raciborza należą:

- RAFAKO S.A. w Raciborzu
- Henkel Polska S.A.,
- SGL Carbon Polska S.A.
- Spółdzielnia Meblarska „Rameta” w Raciborzu,
- Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Jastrzębiu Zdroju – Ciepłownia Miejska w Raciborzu,
- TELEMAR sp. z o.o. w Raciborzu,
- ZOTT Polska Oddział w Raciborzu,
- Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Raciborzu,
- Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Raciborzu,
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Sp. z o.o.

W Raciborzu prowadzona jest działalność gospodarcza praktycznie we wszystkich istniejących branżach (wg sekcji PKD). Najwięcej podmiotów gospodarczych (1 392) prowadzi działalność w obszarze sekcji G (Handel hurtowy i detaliczny). Znacząca ilość podmiotów gospodarczych (597) prowadzi działalność w sekcji F (Budownictwo).

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (5039 podmiotów, co stanowi 94 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 256

podmiotów gospodarczych, co stanowi 4,8 %, 53 podmioty zatrudniające od 50-249 pracowników (0,99 %) i 5 podmiotów zatrudniających od 250 do 999 pracowników (0,09 %) oraz 2 podmioty zatrudniające powyżej 1000 pracowników (0,04%).

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu przełożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców Raciborza. Problemy związane z upadkiem tradycyjnego przemysłu i obniżeniem pozycji miasta w Subregionie Zachodnim województwa śląskiego generują negatywne procesy społeczne i gospodarcze. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie są w stanie zrekompensować utraty dotychczasowych miejsc pracy. Ponadlokalne funkcje miasta uległy znacznemu zredukowaniu. W oczach mieszkańców atrakcyjność Raciborza w naszym regionie w stosunku do atrakcyjności innych ośrodków w kraju i za granicą stale spada.

Struktura bezrobocia

Bezrobocie zarówno istniejące, jak również te, które może pojawić się w przyszłości to jeden z głównych problemów, przed którymi stanęła polska gospodarka. Także w skali mikro bezrobocie stanowi jeden z największych problemów, przed rozwiązaniem którego stanęły samorządy lokalne. Ograniczać negatywny wzrost tego zjawiska próbują one poprzez organizowanie różnych form aktywizacji lokalnego rynku pracy. Duży udział w rozwiązywaniu tego problemu mają także środki i programy Unii Europejskiej.

Poziom bezrobocia w Raciborzu kształtuje się na poziomie 1883 osób (dane Powiatowego Urzędu Pracy w Raciborzu za miesiąc styczeń 2014 r.).

Z danych Powiatowego Urzędu Pracy można wyciągnąć następujące wnioski:

- największą grupę wśród bezrobotnych stanowią kobiety,
- bezrobociem dotknięte są osoby głównie młode w wieku nie przekraczającym 30 lat (a więc w okresie pełnej zdolności do pracy), o podstawowym i średnim poziomie wykształcenia,
- jako pozytywną cechę wynikającą ze struktury obecnego poziomu bezrobocia należy uznać fakt, że są nim dotknięte głównie osoby z krótkim stażem pracy lub bez stażu pracy, w wieku mobilnym, a więc podatne jeszcze na różne formy przekwalifikowania zawodowego,

- za cechę negatywną należy uznać ograniczenie perspektyw dla znacznej liczby młodych mieszkańców gminy.

4.5. Struktura demograficzna

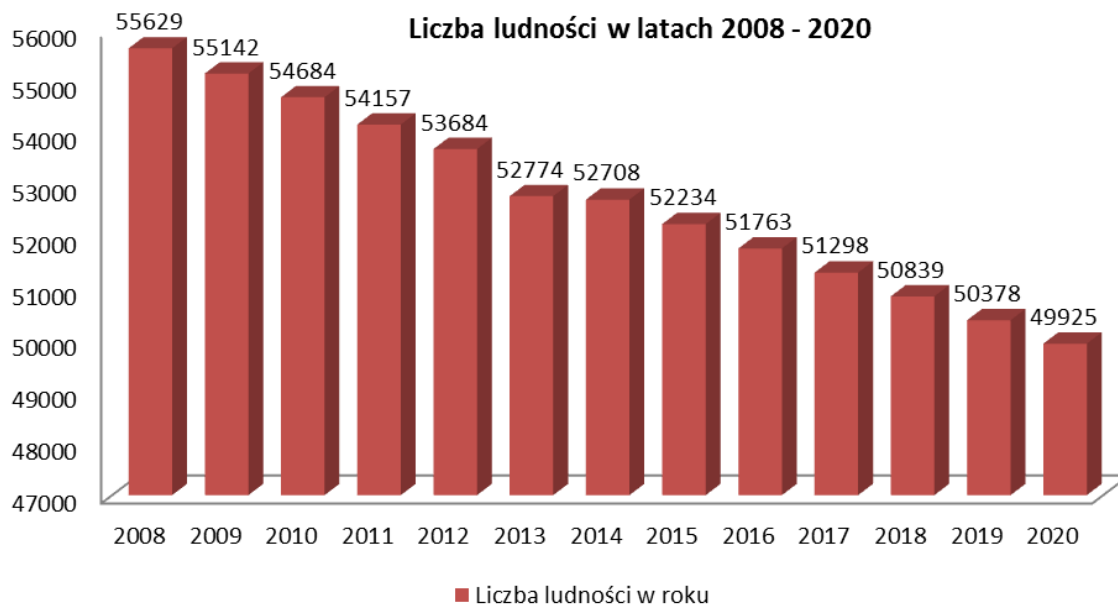
W ciągu ostatnich lat w Raciborzu obserwuje się sukcesywny spadek liczby ludności. Pod koniec 2013 r. zarejestrowano w mieście 52774 osób, w latach poprzednich sytuacja wyglądała następująco: rok 2012 – 53684 osób, rok 2011 – 54157 osób, rok 2010 – 54684 osób. Od wielu lat nie zmienia się w Raciborzu stosunek liczby kobiet do mężczyzn: w roku 2012 populacja kobiet wyniosła 52%, natomiast mężczyzn 48%. Według klasyfikacji ekonomicznych grup wiekowych, dominuje ludność w wieku produkcyjnym, jednakże w ostatnich latach widać znaczny wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym. Prognozy dotyczące mieszkańców Raciborza zakładają systematyczny spadek liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym (tzw. zjawisko „starzenia się” społeczeństwa). Są one zbieżne z ogólną tendencją występującą w Polsce i w Europie. W roku 2030 przewiduje się następującą strukturę ludności:

- ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowić 13% ogółu mieszkańców;
- ludność w wieku produkcyjnym będzie stanowić 54% ogółu mieszkańców;
- ludność w wieku poprodukcyjnym będzie stanowić 33% ogółu mieszkańców.

Główną przyczyną spadku ludności jest ujemny przyrost naturalny oraz migracja ludności, w tym do obszarów wiejskich oraz poza granice kraju. Szacuje się, że w kolejnych latach będzie następował dalszy spadek liczby ludności w mieście.

Liczba ludności w roku												
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
						Szacunkowo						
55629	55142	54684	54157	53684	52774	52708	52234	51763	51298	50839	50378	49925

Liczba ludności w gminie Racibórz (opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta)



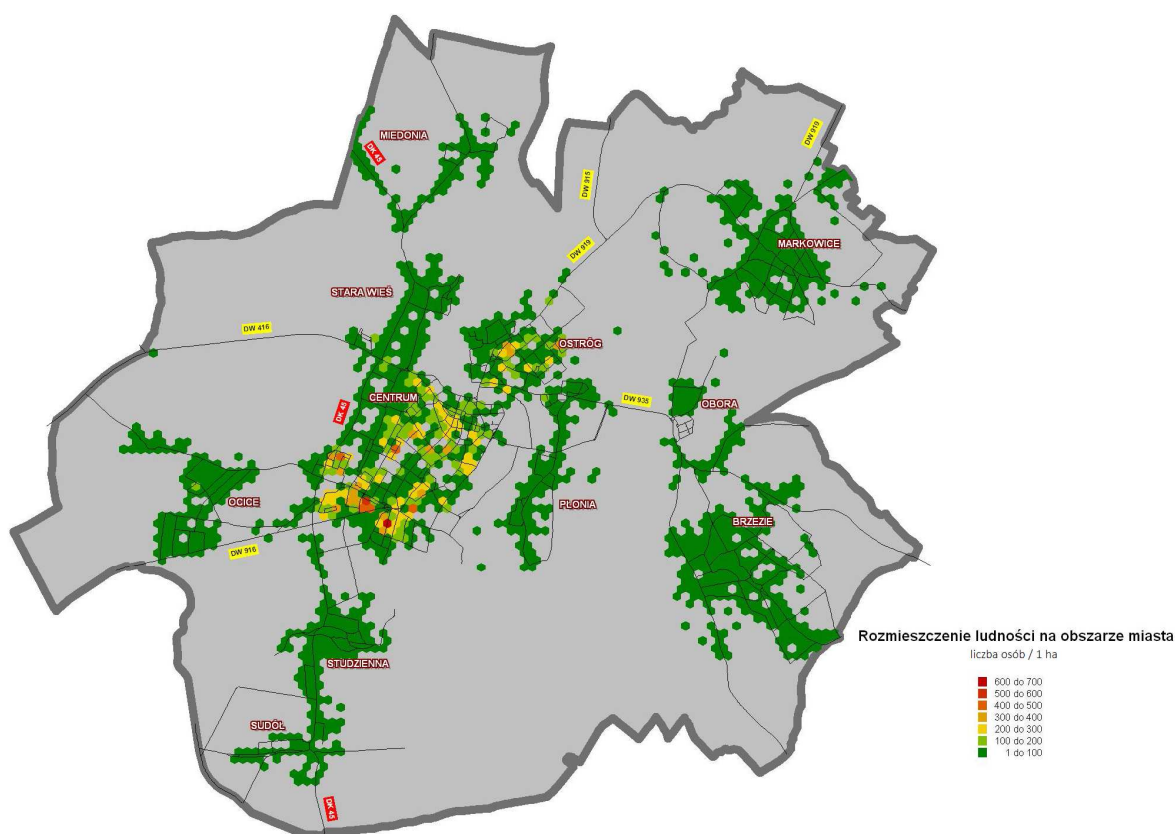
Ludność gminy Racibórz z podziałem na grupy wiekowe (dane GUS, 2012 r.):

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców
0-4 lat	2479
5-9 lat	2290
10-14 lat	2387
15-19 lat	3087
20-24 lat	3962
25-29 lat	4516
30-34 lat	4657
35-39 lat	4152
40-44 lat	3773
45-49 lat	4002
50-54 lat	4483
55-59 lat	4556
60-64 lat	3757
65-69 lat	2142
70 i więcej lat	5841

Osoby najczęściej korzystające z komunikacji publicznej to dzieci i młodzież w wieku od 10-19 lat oraz osoby starsze w wieku powyżej 60 lat. Na podstawie powyższych danych grupy te liczą odpowiednio 5474 oraz 11740 osób

Gęstość zaludnienia

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. Średnia gęstość zaludnienia w Raciborzu na koniec 2013 r. wyniosła ok. 704 osoby/km². Analizując dane informujące, ile osób mieszka na danym terenie można właściwie ułożyć przebieg linii komunikacyjnych oraz właściwie dobrać rodzaj środków transportu, którymi komunikacja publiczna jest realizowana. Ma to duży wpływ na rentowność przewozów.



Zaludnienie w poszczególnych dzielnicach kształtuje się następująco:

Brzezcie - 2579 osób,

Ocice - 2496 osób,

Studzienna/Sudół – 2326 osób,

Miedonia – 574 osób,

Markowice – 2161 osób,

Płonia – 2029 osób,

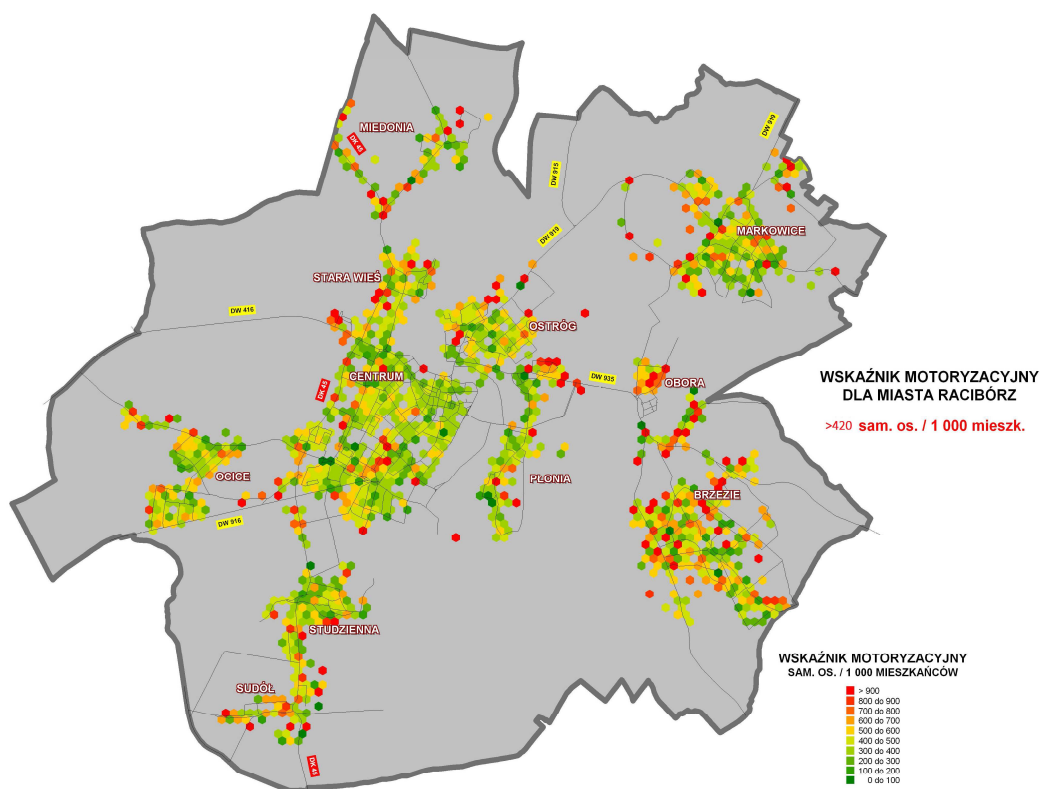
oraz Śródmieście, Ostróg, Nowe Zagrody i Stara Wieś – 40609 osób.

Największe zagęszczenie ludności występuje w centralnej części Raciborza w dzielnicach: Śródmieście, Nowe Zagrody, Ostróg i Stara Wieś. W pozostałych dzielnicach rozmieszczenie ludności kształtuje się na jednakowym poziomie w granicach do 100 osób na 1 ha.

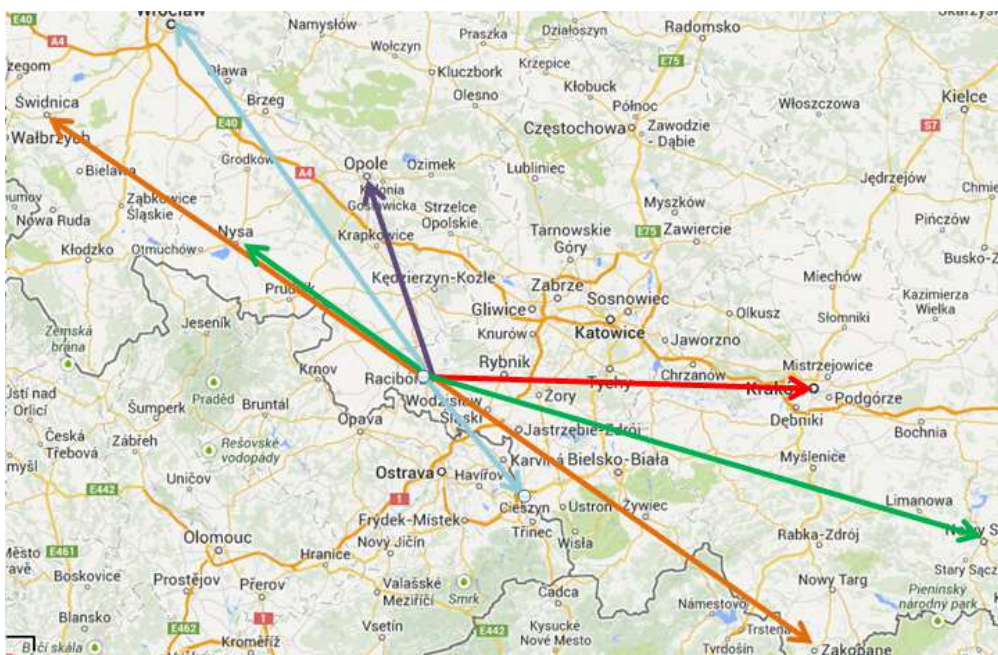
Liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia danego terenu powinna stanowić bardzo istotny czynnik zarówno przy doborze taboru autobusowego podczas ustalania sieci przewozowej, a także przy ustalaniu ilości przystanków autobusowych na danym obszarze. Im większa liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia, tym ilość przystanków powinna być większa. Z przeprowadzonej analizy umiejscowienia przystanków można wywnioskować, że obecne rozlokowanie przystanków poprawnie zaspokaja potrzeby mieszkańców.

4.6. Komunikacja indywidualna

Wskaźnik poziomu motoryzacji w Raciborzu w ostatnich latach kształtował się na poziomie powyżej 420 samochodów na 1000 mieszkańców.



Dynamicznie rozwijająca się komunikacja indywidualna nie jest jednak w stanie zastąpić komunikacji publicznej. Wzrastająca ilość pojazdów indywidualnych powoduje bowiem utrudnienia komunikacyjne oraz negatywnie wpływa na ekologię. Tylko szybki i zrównoważony rozwój komunikacji publicznej da gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy na terenie gminy.



Linie komunikacji międzyregionalnej
opracowanie własne (mapa - źródło: www.maps.google.pl)

Linie komunikacji międzyregionalnej:

Wrocław – Cieszyn przez: Racibórz - Opole

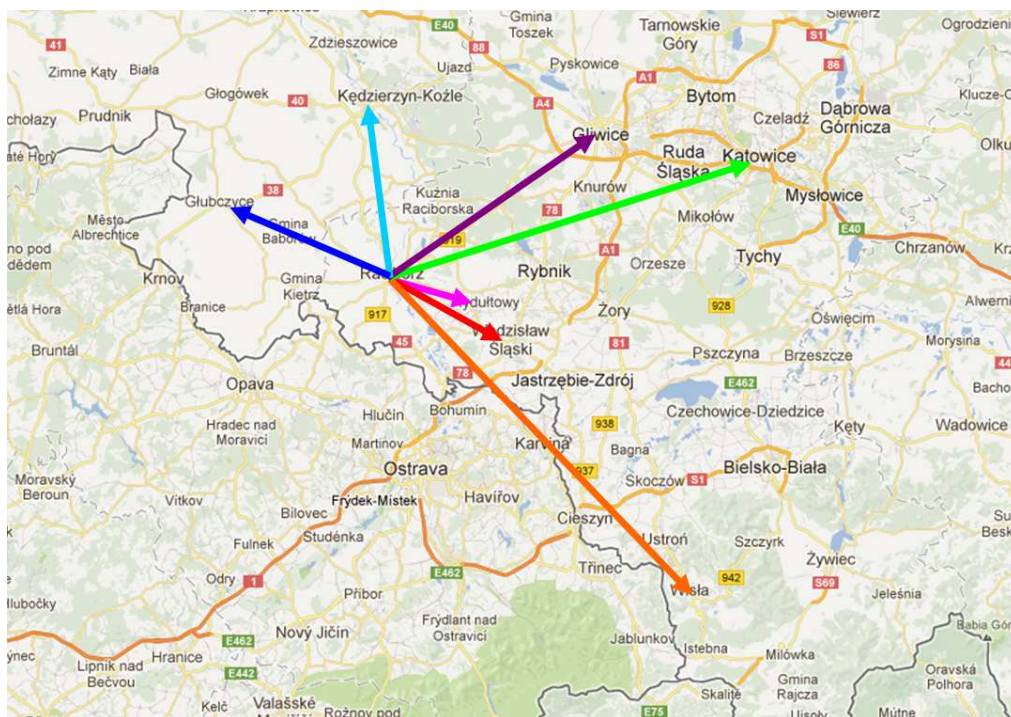
Nysa – Nowy Sącz przez: Racibórz – Bielsko Biała – Wadowice

Świdnica – Zakopane przez: Nysa – Racibórz – Bielsko Biała - Wadowice

Racibórz – Kraków przez: Oświęcim

Racibórz – Opole przez: Kędzierzyn Koźle - Krapkowice

- komunikację regionalną: połączenia Raciborza z miejscowościami położonymi w innych powiatach w województwie śląskim oraz ze stolicami powiatów ościennych w województwie opolskim:



Linie komunikacji regionalnej

opracowanie własne (mapa - źródło: www.maps.google.pl)

Linie komunikacji regionalnej:

Racibórz – Kędzierzyn Koźle przez: Polska Cerekiew / Łany / Bierawa

Racibórz – Katowice przez: Rybnik

Racibórz – Wisła przez: Skoczów

Racibórz – Wodzisław Śląski przez: Lubomia – Pszów / Rogów

Racibórz – Gliwice przez: Rudy

Racibórz – Głubczyce przez: Baborów

Racibórz – Rydułtowy przez: Kornowac - Pszów

- komunikację lokalną: linie komunikacyjne w granicach administracyjnych Raciborza oraz wykraczające do gmin ościennych (Rudnik, Nędza, Kornowac, Lubomia, Krzyżanowice, Krzanowice, Pietrowice Wielkie) lub powiatów ościennych (powiat głubczycki, powiat kędzierzyńsko-kozielski, powiat rybnicki) – obsługiwane głównie przez PKS w Raciborzu Sp. z o.o.

Linie komunikacji lokalnej:

Racibórz – Baborów
Racibórz – Bolesław / Krzyżanowice / Owsiszczce / Chałupki
Racibórz – Maciowakrze / Dobrosławice
Racibórz – Łaniec / Grzędzin / Polska Cerekiew
Racibórz – Gamów
Racibórz – Lasaki / Łany
Racibórz – Ciechowice / Kuźnia Raciborska
Racibórz – Nędza / Kuźnia Raciborska
Racibórz – Rudy / Ruda Kozielska / Kuźnia Raciborska
Racibórz – Lyski / Sumina / Zwonowice
Racibórz – Kobyla / Rzuchów
Racibórz – Krzanowice / Pietraszyn
Racibórz – Pietrowice Wielkie / Kietrz / Dzierżkowice / Branice

- komunikację miejską: linie komunikacyjne w granicach miasta Racibórz oraz wykraczające do ościennych miejscowości: Wojnowice, Samborowice, Rudnik oraz linie miejskie wykraczające poza powiat raciborski (4) Racibórz – Lubomia i (14) Racibórz – Rydułtowy. Całość transportu miejskiego wykonywana jest przez spółkę miejską: PK Racibórz Sp. z o.o.

Linia	Trasa linii
1 -	Racibórz Brzezcie – Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja - Wojnowice - Samborowice
2 -	Racibórz Sudół – Racibórz Miedonia - Rudnik
3 -	Racibórz Płonia – Racibórz Ocice
4 -	Racibórz Starowiejska / RAFAKO – Lubomia Las
6 -	Racibórz Komunalna – Samborowice - Wojnowice
7 -	Racibórz Markowice - Racibórz Obora – Racibórz Ocice
8 -	Racibórz Markowice – Racibórz Starowiejska - Racibórz Gamowska

- 9 - Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja - Racibórz Komunalna - Racibórz Markowice
- 14 - Racibórz Gamowska - Racibórz Starowiejska - Rydułtowy
- A - Racibórz Batorego – Racibórz Gamowska

Do najważniejszych podmiotów wykonujących obecnie pasażerski przewóz regularny na liniach komunikacyjnych obejmujących teren miasta Racibórz należą:

1. Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. z siedzibą w Raciborzu przy ulicy Adamczyka 10 (PK Racibórz).
2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Spółka z o.o. z siedzibą w Raciborzu przy ulicy Środkowej 5 (PKS Racibórz),

Pozostałe podmioty, do których należą między innymi:

1. FENIKS V Spółka z o.o. z siedzibą w Gliwicach przy ulicy Pionierów (dawny PKS Gliwice),
2. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Spółka z o.o. z siedzibą w Głubczycach przy ulicy Kołłątaja 5 (PKS Głubczyce),
3. PKS „TRAVEL-BUS” Sp. j. z siedzibą w Raciborzu ul. Nowomiejska 24,
4. Arivva Transport Polska Sp. z o.o. Toruń oddział Kędzierzyn-Koźle ul. 24 Kwietnia,

wykonują komunikację o małej liczbie kursów i nie mają znaczącego wpływu na rynek przewozów pasażerskich na terenie gminy Racibórz.

Analizę rynku przewozów pasażerskich przeprowadzono tylko w oparciu o zakresy działania dwóch w/w najważniejszych przewoźników, tj. PK i PKS.

PK w Raciborzu Sp. z o.o. obsługuje obecnie 10 linii komunikacji miejskiej na terenie miasta Racibórz w zakresie zapewniającym całodobową komunikację autobusową. Trasy oraz częstotliwość kursowania dobrana została w taki sposób, aby zapewnić dojazd do wszystkich szkół, zakładów pracy oraz ważniejszych instytucji mających siedziby w Raciborzu. Dodatkowym uzupełnieniem komunikacji jest transport wykonywany w ramach komunikacji miejskiej poza granice miasta Racibórz do: Wojnowic, Samborowic, Lekartowa, Rudnika, Lubomi i Rydułtów.

PKS w Raciborzu Sp. z o.o. obsługuje obecnie wszystkie gminy powiatu raciborskiego oraz ościennie gminy sąsiednich powiatów w zakresie zapewniającym całodobową komunikację autobusową. Trasy rozchodzą się promieniście od centrum Raciborza w kierunku miejscowości docelowych. Częstotliwość kursowania dobrana została w taki sposób, aby zapewnić dojazd do wszystkich szkół na terenie powiatu raciborskiego oraz do szkół i zakładów pracy w Raciborzu. Niektóre z linii obsługiwanych przez PKS pokrywają się częściowo z liniami obsługiwanymi przez PKS. Stan taki ma wpływ na frekwencję pasażerów w autobusach obu przewoźników.

4.7.1. Infrastruktura kolejowa

Na terenie miasta Racibórz istniała stosunkowo mocno rozbudowana sieć kolejowa. Stacja Racibórz stanowi nadal lokalny węzeł kolejowy. Sieć tras kolejowych rozchodzi się w 4 kierunkach:

- Rybnik - Nędza / Kędzierzyn Koźle - Kuźnia Raciborska – Racibórz - Chałupki
- Markowice – Bluszczów – Wodzisław
- Studzienna – Krzanowice
- Studzienna – Pietrowice Wielkie – Kietrz – Baborów.

Część wymienionych powyżej tras jest już nieczynna lub odbywający się na nich ruch jest znikomy, głównie towarowy.

Obiekty infrastruktury kolejowej szczególnie dworce kolejowe zostały w sposób znaczący zaniedbane i w przypadku chęci ich rewitalizacji konieczne będzie zainwestowanie dużych środków finansowych.

Najistotniejsze znaczenie transportowe ma zelektryfikowana linia magistralna przebiegająca od Wrocławia przez Opole – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki i dalej przez Bohumin, Ostrawę, w kierunku Bratysławy, Budapesztu i Wiednia. Pozostałe linie mają głównie charakter lokalny. Transport pasażerski ze stacji Racibórz odbywa się na trasach ponadlokalnych (m.in. Katowice), jak i lokalnych (m.in. Rybnik, Kędzierzyn-Koźle, Chałupki).

Reorganizacja przewozów kolejowych na terenie województwa śląskiego – od 9 grudnia 2012 r. kolejowe przewozy regionalne i lokalne wykonuje spółka Koleje Śląskie, przyniosła znaczny spadek liczby połączeń obejmujących Racibórz.

Likwidacja połączeń oraz brak koordynacji pomiędzy innymi przewoźnikami kolejowymi pociągnęły za sobą znaczny spadek zainteresowania podróżami koleją. Pasażerowie szukają alternatywy wybierając przewozy autobusowe lub własne środki transportowe.

W związku z znacznym ograniczeniem dostępu do przewozów kolejowych oraz brakiem perspektyw na polepszenie obecnego stanu w niniejszym opracowaniu nie będzie się uwzględniać wpływu przewozów kolejowych na transport autobusowy.

4.7.2. Infrastruktura drogowa

Najistotniejszymi elementami infrastruktury drogowej z punktu widzenia pasażera są: dworce i przystanki autobusowe, gdyż z nich korzysta się bezpośrednio. Prawidłowo przygotowane przystanki autobusowe powinny spełniać następujące wymagania:

- być oznaczone zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy Prawa o ruchu drogowym,
- zawierać czytelną informację o rozkładzie jazdy z uwzględnieniem godzin odjazdów, rodzaju komunikacji oraz operatorów zgodnie z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie drogowym,
- być oznaczone prawidłowo dobraną nazwą,
- zapewniać dostęp dla osób niepełnosprawnych.

4.7.2.1. Dorce autobusowe

W Raciborzu istnieje jeden dworzec autobusowy i jest zlokalizowany w centrum w rejonie ulic: Batorego i Pocztowej. Jego wielkość jest dostosowana do ilości odprawianych pasażerów. Obiekt ten jest dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych. Do każdego peronu zostały wybudowane podjazdy. Na terenie dworca zlokalizowany został budynek poczekalni, w którym mieszczą się: poczekalnia dla pasażerów oraz kierowców, świetlica dla młodzieży, punkt informacyjny, kasy biletowe oraz szalety i punkty handlowe. Dworzec pełni charakter węzła przesiadkowego. Autobusy komunikacji miejskiej obsługują pasażerów

wykorzystując dwa stanowiska odjazdowe usytuowane wzdłuż ulicy Batorego. Na terenie dworca autobusowego nie istnieje punkt informacji o przewozach komunikacji miejskiej, również nie prowadzi się sprzedaży biletów na linie komunikacji miejskiej.

4.7.2.2. Przystanki autobusowe

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w gminie Racibórz dokonano jej podziału, tworząc na poczet niniejszego opracowania umowne kategorie (od I do IV) obrazujące jej stan według zagrożeń i dostępności dla osób niepełnosprawnych. Analizie poddano wszystkie przystanki autobusowe ujęte w Uchwale Nr XX/431/2013 Rady Miasta Racibórz z dnia 26 czerwca 2013 r. oraz dodatkowo miejsca przystankowe utworzone po zatwierdzeniu w/w aktu.

Kategorię I obejmują miejsca stanowiące największe zagrożenie i najmniejszą dostępność dla osób niepełnosprawnych. Są to głównie przystanki, gdzie brak jest nie tylko zatoki autobusowej, czy utwardzonego pobocza. Na tych przystankach brak jest jakiegokolwiek miejsca, gdzie osoba niepełnosprawna mogłaby bezpiecznie oczekiwać na autobus. W tych miejscach problemy mogą mieć nie tylko niepełnosprawni na wózkach, ale nawet całkowicie zdrowi ludzie, gdyż na autobus trzeba oczekiwać na jezdni, lub poza jej krawędzią, gdzie znajduje się zazwyczaj stroma skarpa, grożąca upadkiem. Ponadto w miejscach tych zazwyczaj występuje duże natężenie ruchu, co jeszcze potęguje zagrożenie. Miejsca oznaczone symbolem tej kategorii powinny w pierwszej kolejności zostać przystosowane do obsługi pasażerów zarówno pełnosprawnych, jak i tych o ograniczonej sprawności ruchowej.

Kategoria II dotyczy miejsc, które nie są tak niebezpieczne jak wymienione w kategorii I, jednakże i tak odbiegają od prawidłowych standardów. Zazwyczaj wokół przystanku w takich miejscach rozpościera się trawiaste, bądź gruntowe pobocze, które pozwala uniknąć konieczności oczekiwania na autobus na jezdni, jednakże nie zapewnia właściwego komfortu. Zazwyczaj są to także miejsca o mniejszym natężeniu ruchu, niż w kategorii I. Miejsca takie powinny zostać doprowadzone do właściwego standardu w drugiej kolejności.

Kategoria III obejmuje miejsca, gdzie można wprowadzić oczekiwać na autobus nie narażając się jednocześnie na potrącenie przez samochód, niemniej osoba niepełnosprawna może mieć duże problemy, by na takie miejsce się dostać. Jest to spowodowane głównie utrudnionym dojazdem po jednej lub obydwu stronach (wyniesiony krawężnik, pobocze wysypane łupkiem, w którym grzęzną koła wózka, zniszczona, nierówna kostka brukowa utrudniająca jazdę). Miejsca te można stosunkowo małym nakładem środków doprowadzić do właściwego stanu.

Kategoria IV obejmuje miejsca, gdzie można oczekiwać na autobus nie narażając się na niebezpieczeństwo, osoba niepełnosprawna może bez większych problemów korzystać z komunikacji autobusowej.

Poniżej przedstawiono przystanki autobusowe zlokalizowane na terenie gminy Racibórz i objęte niniejszym planem transportowym.

Lp.	Dzielnica/nr drogi	Nazwa przystanku/nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
1.	Ostróg DW919	Racibórz, Armii Krajowej Kościół, 01	IV
2.	Ostróg DW919	Racibórz, Armii Krajowej Technikum, 02	IV
3.	Ostróg DW919	Racibórz, Armii Krajowej/Rogera, 03	IV
4.	Ostróg DW919	Racibórz, Armii Krajowej/Królewska, 04	IV
5.	Ostróg DW919	Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień, 05	IV
6.	Ostróg DW919	Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień, 06	III
7.	Ostróg DW919	Racibórz, Rudzka/Komunalna, 07	III
8.	Ostróg DW919	Racibórz, Rudzka/Komunalna – most, 08	III
9.	Ostróg DW935	Racibórz, Bosacka/Jana, 03	IV
10.	Ostróg DW935	Racibórz, Bosacka Most Zamkowy, 04	IV
11.	Ostróg DW935	Racibórz, Bosacka Policja, 05	III
12.	Ostróg DW935	Racibórz, Bosacka/Cygarowa, 06	III
13.	Ostróg	Racibórz, Komunalna, 01	II
14.	Ostróg	Racibórz, Siwonia, 01	III
15.	Ostróg	Racibórz, Siwonia, 02	III
16.	Ostróg	Racibórz, Lotnicza Rameta, 01	III
17.	Ostróg	Racibórz, Lotnicza Rameta, 02	II
18.	Ostróg	Racibórz, Królewska Szkoła, 01	III
19.	Ostróg	Racibórz, Królewska Szkoła, 02	III
20.	Ostróg	Racibórz, Rudzka, 01	III
21.	Ostróg	Racibórz, Cecylii Gimnazjum, 02	III
22.	Markowice DW919	Racibórz, Markowice Łokietka, 09	IV

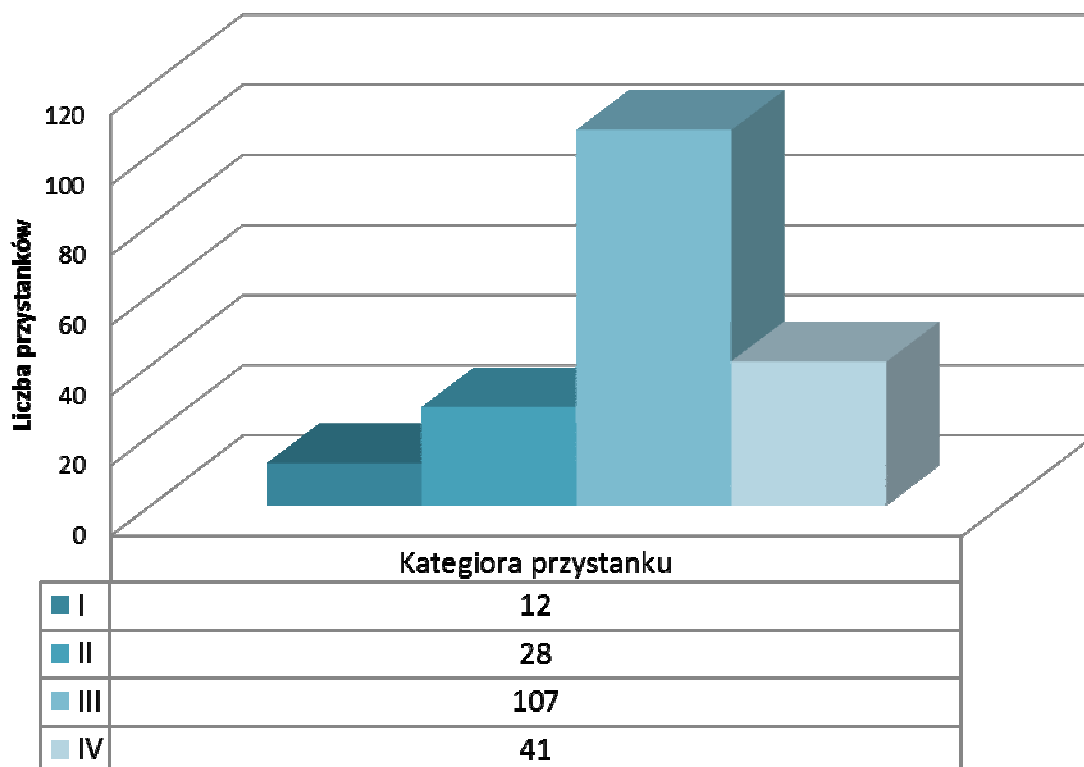
23.	Markowice DW919	Racibórz, Markowice Łokietka, 10	IV
24.	Markowice DW919	Racibórz, Markowice Centrum, 11	III
25.	Markowice DW919	Racibórz, Markowice Kościół, 12	IV
26.	Markowice DW919	Racibórz, Markowice Łęczczok, 13	I
27.	Markowice DW919	Racibórz, Markowice Łęczczok, 14	I
28.	Markowice DW923	Racibórz, Markowice Słoneczny Stok, 02	III
29.	Markowice	Racibórz, Hetmańska	II
30.	Markowice	Racibórz, Powstańców Śląskich	II
31.	Płonia DW935	Racibórz, Rybnicka SGL, 07	III
32.	Płonia DW935	Racibórz, Rybnicka SGL, 08	III
33.	Płonia DW935	Racibórz, Rybnicka, 09	III
34.	Płonia DW935	Racibórz, Rybnicka, 10	III
35.	Płonia	Racibórz, Sudecka Szkoła, 01	III
36.	Płonia	Racibórz, Sudecka Szkoła, 02	III
37.	Płonia	Racibórz, Płonia Kościół, 03	III
38.	Płonia	Racibórz, Płonia Kościół, 04	III
39.	Płonia	Racibórz, Płonia Mieszka Raciborskiego, 05	III
40.	Płonia	Racibórz, Płonia Mieszka Raciborskiego, 06	III
41.	Płonia	Racibórz, Płonia Graniczna, 07	III
42.	Płonia	Racibórz, Piaskowa SGL, 01	III
43.	Płonia	Racibórz, Piaskowa SGL, 02	III
44.	Płonia	Racibórz, Szkolna, 01	III
45.	Płonia	Racibórz, Szkolna, 02	III
46.	Obora DW935	Racibórz, Obora, 11	IV
47.	Obora DW935	Racibórz, Obora, 12	IV
48.	Obora	Racibórz, Obora Las, 01	III
49.	Obora	Racibórz, Obora Kamieniok	IV
50.	Obora	Racibórz, Auchan	IV
51.	Dębicz DW935	Racibórz, Dębicz, 13	III
52.	Dębicz DW935	Racibórz, Dębicz, 14	III
53.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska Pętla, 01	III
54.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska Pętla, 02	III
55.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska Widok, 03	III
56.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska Widok, 04	III
57.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska, 05	II
58.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska, 06	II
59.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka	II
60.	Brzezie	Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka	II
61.	Brzezie	Racibórz, Brzeska/Myśliwca, 01	III
62.	Brzezie	Racibórz, Brzeska/Myśliwca, 02	III
63.	Brzezie	Racibórz, Brzeska, 03	II
64.	Brzezie	Racibórz, Brzeska, 04	III
65.	Brzezie	Racibórz, Brzeska Ogródki, 05	III
66.	Brzezie	Racibórz, Brzeska Ogródki, 06	III

67.	Brzezcie	Racibórz, Brzezcie Zakładowa, 01	III
68.	Brzezcie	Racibórz, Brzezcie Zakładowa, 02	III
69.	Brzezcie	Racibórz, Brzezcie Wygonowa, 02	II
70.	Brzezcie	Racibórz, Brzezcie Wygonowa, 03	III
71.	Brzezcie	Racibórz, Brzezcie Wygonowa, 04	III
72.	Miedonia	Racibórz, Miedonia Podmiejska, 01	I
73.	Miedonia	Racibórz, Miedonia Podmiejska, 02	II
74.	Miedonia	Racibórz, Miedonia Podmiejska, 03	I
75.	Miedonia	Racibórz, Miedonia Podmiejska, 04	II
76.	Miedonia	Racibórz, Miedonia Podmiejska, 05	I
77.	Miedonia	Racibórz, Miedonia Podmiejska, 06	II
78.	Miedonia	Racibórz, Miedonia OSP, 07	III
79.	Miedonia DK45	Racibórz, Miedonia Rudnicka, 27	I
80.	Miedonia DK45	Racibórz, Miedonia Rudnicka, 26	I
81.	Miedonia DK45	Racibórz, Miedonia Sklep, 25	IV
82.	Miedonia DK45	Racibórz, Miedonia Sklep, 24	IV
83.	Miedonia DK45	Racibórz, Kozielska Myto, 23	II
84.	Miedonia DK45	Racibórz, Kozielska Myto, 22	II
85.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Kozielska/Gdyńska, 20	III
86.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Kozielska/Gdyńska, 21	IV
87.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Kozielska Kościół, 18	IV
88.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Głubczycka Sprawność, 19	IV
89.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza, 16	IV
90.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Starowiejska Mleczarnia, 17	IV
91.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Starowiejska Mleczarnia, 14	IV
92.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Starowiejska/Michejdy, 15	II
93.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Starowiejska/Michejdy, 12	II
94.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Starowiejska Mieszko, 13	III
95.	Stara Wieś DK45	Racibórz, Starowiejska Mieszko, 10	II
96.	Stara Wieś DW 416	Racibórz, Głubczycka Cmentarz, 01	III
97.	Stara Wieś DW 416	Racibórz, Kolonia Pawłów, 02	III
98.	Stara Wieś DW 935	Racibórz, Strzecha, 02	IV
99.	Stara Wieś	Racibórz, Michejdy, 01	II
100.	Stara Wieś	Racibórz, Michejdy, 02	II
101.	Stara Wieś	Racibórz, Mariańska / Michejdy, 02	IV
102.	Stara Wieś	Racibórz, Gamowska Szpital, 01	III
103.	Stara Wieś	Racibórz, Londzina, 01	IV
104.	Stara Wieś	Racibórz, Londzina, 02	III
105.	Studzienna DK45	Racibórz, Bogumińska, 09	II
106.	Studzienna DK45	Racibórz, Bogumińska, 07	II
107.	Studzienna DK45	Racibórz, Bogumińska, 08	III
108.	Studzienna DK45	Racibórz, Studzienna Pl. Zakopiański, 05	II
109.	Studzienna DK45	Racibórz, Studzienna Pl. Zakopiański, 06	IV
110.	Studzienna DK45	Racibórz, Studzienna Osiedle, 03	III

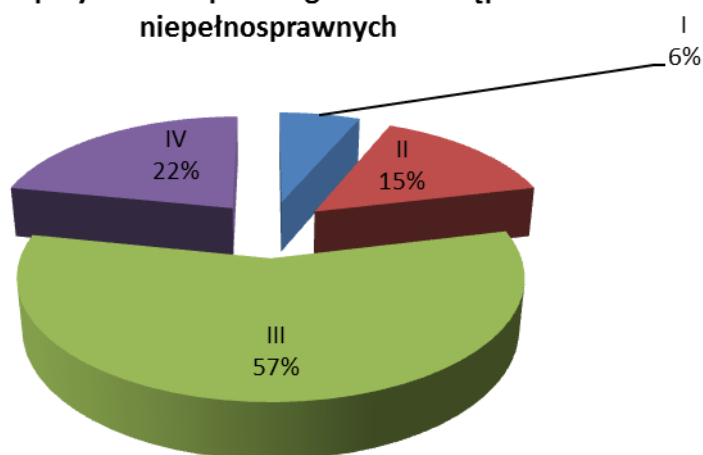
111.	Studzienna DK45	Racibórz, Studzienna Osiedle, 04	III
112.	Studzienna	Racibórz, Studzienna Boisko, 01	III
113.	Studzienna	Racibórz, Studzienna Boisko, 02	III
114.	Studzienna	Racibórz, Studzienna Urbana, 01	III
115.	Studzienna	Racibórz, Studzienna Urbana, 02	III
116.	Studzienna	Racibórz, Studzienna PEC, 05	III
117.	Sudół DK45	Racibórz, Sudół Makuszyńskiego, 01	III
118.	Sudół DK45	Racibórz, Sudół Makuszyńskiego, 02	III
119.	Sudół	Racibórz, Sudół Pętla, 01	III
120.	Ocice DW916	Racibórz, Opawska Mieszko, 01	I
121.	Ocice DW916	Racibórz, Opawska Mieszko, 02	II
122.	Ocice DW916	Racibórz, Opawska Działki, 03	I
123.	Ocice DW916	Racibórz, Opawska Działki, 04	II
124.	Ocice DW916	Racibórz, Opawska /Kolonialna, 05	I
125.	Ocice DW916	Racibórz, Opawska /Kolonialna, 06	II
126.	Ocice DW916	Racibórz, Ocice Kołtąja, 07	I
127.	Ocice DW916	Racibórz, Ocice Kołtąja, 08	I
128.	Ocice	Racibórz, Ocice Tuwima Szkoła, 01	III
129.	Ocice	Racibórz, Ocice Kolonialna, 02	III
130.	Ocice	Racibórz, Ocice Gdańska, 01	III
131.	Ocice	Racibórz, Ocice Gdańska, 02	III
132.	Ocice	Racibórz, Ocice Kościół, 03	III
133.	Ocice	Racibórz, Ocice Kościół, 04	III
134.	Ocice	Racibórz, Ocice Górna, 01	III
135.	Ocice	Racibórz, Ocice Górna, 02	III
136.	Ocice	Racibórz, Ocice Osiedleńcza, 01	III
137.	Ocice	Racibórz, Ocice Osiedleńcza, 02	III
138.	Ocice	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem, 13	III
139.	Ocice	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem, 14	III
140.	Ocice	Racibórz, Ocicka /Szczecińska, 15	III
141.	Ocice	Racibórz, Ocicka /Szczecińska, 16	III
142.	Ocice	Racibórz, Ocicka /Osiedleńcza, 17	III
143.	Ocice	Racibórz, Ocicka /Osiedleńcza, 18	II
144.	Ocice	Racibórz, Ocice Górne, 20	IV
145.	Nowe Zagrody DK 45	Racibórz, Starowiejska Pętla, 11	IV
146.	Nowe Zagrody	Racibórz, Katowicka, 01	III
147.	Nowe Zagrody	Racibórz, Katowicka, 02	III
148.	Nowe Zagrody	Racibórz, Opawska MYTO, 01	IV
149.	Nowe Zagrody	Racibórz, Opawska MYTO, 02	IV
150.	Nowe Zagrody	Racibórz, Mariańska Ocicka, 05	IV
151.	Nowe Zagrody	Racibórz, Mariańska Ocicka, 06	IV
152.	Nowe Zagrody	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna, 09	IV
153.	Nowe Zagrody	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka, 10	IV
154.	Nowe Zagrody	Racibórz, Ocicka Pszczyńska, 11	IV

155.	Nowe Zagrody	Racibórz, Ocicka Pszczyńska, 12	IV
156.	Śródmieście	Racibórz, Batorego Dworzec Autobusowy, 02	IV
157.	Śródmieście	Racibórz, Opawska Matejki - Rondo, 03	IV
158.	Śródmieście	Racibórz, Opawska TBS, 04	IV
159.	Śródmieście	Racibórz, Opawska Galeria, 05	III
160.	Śródmieście	Racibórz, Opawska Galeria, 06	III
161.	Śródmieście	Racibórz, Nowa, 02	III
162.	Śródmieście	Racibórz, Basztowa, 02	III
163.	Śródmieście	Racibórz, Matejki Szkoła, 01	III
164.	Śródmieście	Racibórz, Matejki Szkoła, 02	III
165.	Śródmieście	Racibórz, Ogrodowa/Ludwika, 01	III
166.	Śródmieście	Racibórz, Ogrodowa/Ludwika, 02	III
167.	Śródmieście	Racibórz, Ogrodowa/Pracy, 03	III
168.	Śródmieście	Racibórz, Ogrodowa/Pracy, 04	III
169.	Śródmieście	Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła, 01	III
170.	Śródmieście	Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła, 02	IV
171.	Śródmieście	Racibórz, Kościuszki Staszica, 03	IV
172.	Śródmieście	Racibórz, Kościuszki Staszica, 04	III
173.	Śródmieście	Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa, 05	III
174.	Śródmieście	Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa, 06	III
175.	Śródmieście	Racibórz, Łąkowa, 07	III
176.	Śródmieście	Racibórz, Łąkowa, 08	III
177.	Śródmieście	Racibórz, Łąkowa ZUS, 01	III
178.	Śródmieście	Racibórz, Łąkowa ZUS, 02	III
179.	Śródmieście	Racibórz, RAFAKO, 03	III
180.	Śródmieście	Racibórz, Karola Miarki, 01	III
181.	Śródmieście	Racibórz, Karola Miarki, 02	III
182.	Śródmieście	Racibórz, Mariańska, 03	III
183.	Śródmieście	Racibórz, Mariańska, 04	III
184.	Śródmieście	Racibórz, Słowackiego Supersam PSS, 01	III
185.	Śródmieście	Racibórz, Słowackiego Supersam PSS, 02	III
186.	Śródmieście	Racibórz, Słowackiego PWSZ, 03	III
187.	Śródmieście	Racibórz, Słowackiego PWSZ, 04	III
188.	Śródmieście	Racibórz, Drewniana	II

Kategorie przystanków autobusowych pod względem dostępu dla osób niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)



Kategorie przystanków pod względem dostępu dla osób niepełnosprawnych



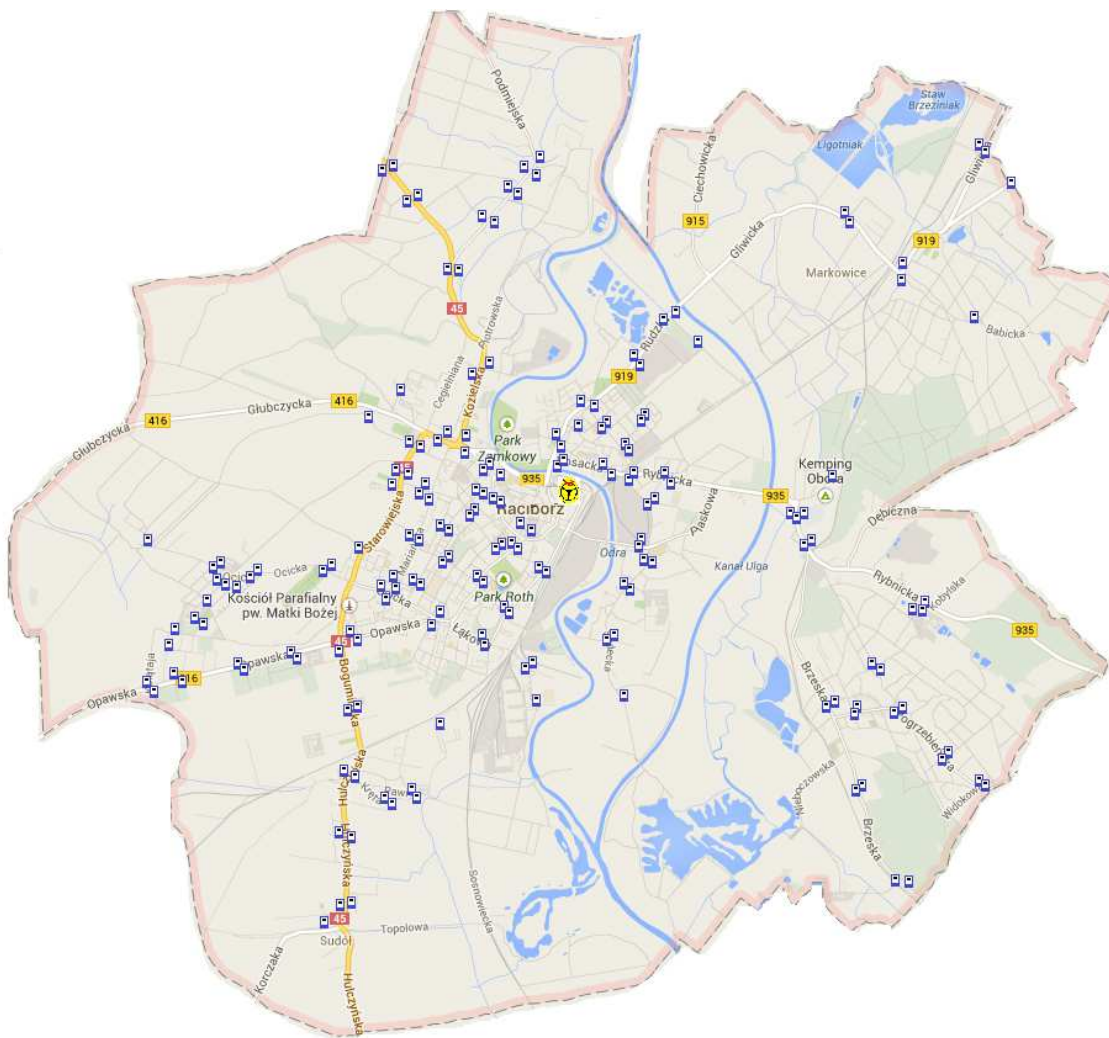
Na obszarze gminy Racibórz stosunkowo duża liczba przystanków (57%) mieści się w kategorii III, czyli obejmuje miejsca, gdzie można oczekiwać na autobus nie narażając się jednocześnie na potrącenie przez samochód, niemniej miejsca powinny ulec poprawie i mogą zostać doprowadzone małym nakładem środków do stanu właściwego dla kategorii IV. Przystanki kategorii I i II (łącznie 40) stwarzające utrudniony dostęp do komunikacji publicznej stanowią tylko 21 % i powinny zostać w najbliższym czasie objęte inwestycjami zapewniającymi poprawę stanu ich infrastruktury. Ogólnie stan techniczny przystanków na terenie gminy Racibórz należy ocenić pozytywnie. Właściwe służby gminne dbają o przygotowane i wykorzystywane miejsca przystankowe, zapewniając należyty stan techniczny podłoża (chodników), wiat oraz czystość w obrębie przystanków.

Pomimo, że w realiach miasta Racibórz z komunikacji publicznej nie korzysta zbyt wiele osób o znacznym ograniczeniu sprawności ruchowej na wózkach (choć nie wiadomo, czy jest to spowodowane tym, że nie mają oni takich potrzeb, czy też powodem jest właśnie stan infrastruktury), należy najszybciej podjąć działania zmierzające do poprawy warunków na przystankach, gdzie zagrożenie jest największe (kategoria I) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II.

Obecnie na terenie miasta Racibórz oferuje się przewozy środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych. Chodzi tu o zakupione przez PK Racibórz Sp. z o.o. pojazdy marki SOR, których szerokość drzwi i ich położenie umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich). Pojazdy te są wyposażone fabrycznie w systemy informacji dla pasażerów, które poprzez wyświetlanie komunikatów i przekaz foniczny pozwalają głuchym i niewidomym pasażerom na prawidłową orientację, co do miejsca położenia oraz pozwalają wysiąść na właściwym przystanku.

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Ostatnie pełne dane dotyczące liczby osób niepełnosprawnych w Polsce pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego 2011. Według jego wyników w 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych zamieszkujących w miastach ogółem wynosiła blisko 3,1 mln, w tym około 2,1 mln posiadało prawne potwierdzenie faktu niepełnosprawności, a 2,9 mln spośród nich stanowiły osoby w wieku 15 lat i więcej.

Najczęstszą przyczynę niepełnosprawności stanowią schorzenia układu krążenia, narządów ruchu oraz schorzenia neurologiczne. Relatywnie niższy udział procentowy osób z uszkodzeniami narządu wzroku i słuchu, z chorobą psychiczną i upośledzeniem umysłowym w zbiorowości osób niepełnosprawnych dotyczy jednak tysiący osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym. Znaczna część tych osób, by prawidłowo funkcjonować i nie zamykać się w przysłowiowych czterech ścianach winna być aktywna zawodowo. Jako, że nie każdy niepełnosprawny posiada własny środek transportu ważne jest, by infrastruktura była dostosowana do ich potrzeb. Na ulicach niwelowanie barier architektonicznych powinno dotyczyć ciągów komunikacyjnych, miejsc parkingowych i chodników. Minimalna szerokość ciągów komunikacyjnych powinna wynosić 1,50 m, a lokalne zwężenia nie powinny być mniejsze niż 1 m. Natomiast progi i zjazdy nie mogą przekraczać 2 cm. Rozporządzenia zawierają wymagania odnośnie liczby, usytuowania, wymiarów i oznakowania stanowisk postojowych. Przykładowo stanowisko parkingowe dla samochodu osoby niepełnosprawnej powinno mieć szerokość 3,60 m. Na przejściach dla pieszych powinny być instalowane pochylnie (w tym wypadku są to specjalne zjazdy niwelujące różnice poziomów pomiędzy krawężnikiem a jezdnią), których minimalna szerokość powinna wynosić 1,50 m. Wytyczne dotyczą także maksymalnego pochylenia chodników, ciągów pieszych i pochylni oraz wymiarów przystanków autobusowych, które powinny być usytuowane w odległości 1,50 m od krawędzi zatoki przystankowej. Także transport publiczny winien być dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych (niskopodłogowe autobusy). Z kolei dla osób niepełnosprawnych wzrokowo bardzo ważna jest także powierzchnia platformy. Wyczuwalna powierzchnia o wysokim kontraście wizualnym może poprawić dostępność dla tej grupy użytkowników i przyczynić się do lepszego postrzegania przystanków przez wszystkich pasażerów. Odległość między platformą, a podłogą autobusu powinna być możliwie najmniejsza (np. tak, aby wózki inwalidzkie mogły ją płynnie pokonać). Rozwiązania takie jak krawężnik „Kassel” (specjalny rodzaj krawężnika naprowadzający autobus na przystanek bez uszkodzania ściany opony) pomagają kierowcom ograniczyć przerwę tak, aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę.



Schematyczne rozmieszczenie przystanków na terenie Raciborza

4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu)

Największymi generatorami ruchu podróżnych są obiekty użyteczności publicznej, czyli ogólnodostępne budynki przeznaczone dla realizacji zadań dotyczących administracji, wymiaru sprawiedliwości, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, turystyki, sportu, obsługi

pasażerów w transporcie. Ich rozmieszczenie jest nieprzypadkowe, gdyż musi spełniać określone warunki w zależności od charakteru realizowanych zadań. Organizując komunikację publiczną na danym obszarze, należy przede wszystkim skupić się na tym, by zapewniała ona obsługę miejsc, w pobliżu których obiekty takie są zlokalizowane. Jest to o tyle ważne, gdyż do zapewnienia pełnej funkcjonalności komunikacji niezbędne jest, aby łączyła ona poszczególne miejsca w jakimś określonym celu, tj. żeby mieszkańcy mogli korzystać z komunikacji, musi być ona dla nich celowa. Musi łączyć miejsca, które stanowią dla mieszkańców istotne ośrodki ich życiowych interesów i dlatego nie bez przyczyny ustala się linie komunikacyjne, łączące określone osiedla mieszkaniowe z miejscami pracy, szkołami, urzędami itd. Taką też funkcjonalność zapewnia także np. linia autobusowa łącząca miasto z kąpieliskiem wodnym, czy aquaparkiem.

Ze względu na charakter obiektów użyteczności podzielono je na następujące kategorie:

- obiekty edukacyjne,
- obiekty administracyjne,
- szpitale, przychodnie specjalistyczne,
- obiekty sportowe,
- targowiska,
- cmentarze,
- dworce,
- zakłady pracy.

Dla ustalenia potrzeb transportowych należało ustalić hierarchię obiektów, które generują zapotrzebowanie transportowe.

Obiekty edukacyjne – generują bez wątpienia bardzo duże zapotrzebowanie transportowe. Najważniejszymi generatorami ruchu są szkoły na poziomie szczebla gimnazjalnego oraz ponadgimnazjalnego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe. Nie należy jednak tutaj zapominać o jednostkach oświatowych najniższego szczebla, tj. szkołach podstawowych.

Szkoły podstawowe	
Nazwa szkoły	Adres
Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1	ul. Jordana 6 47-400 Racibórz
Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 2	ul. Tuwima 1 47-400 Racibórz
Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3	ul. Sudecka 2 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Cecylii 30 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 3	ul. Myśliwca 16 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 4	ul. Wojska Polskiego 8 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 5 z Oddziałami Dwujęzycznymi	ul. Bojanowska 5 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 6	ul. Makuszyńskiego 1 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 8	ul. Kozielska 19 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 13	ul. Staszica 12 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 15	ul. Słowackiego 48 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa nr 18	ul. Ocicka 52 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa Specjalna	ul. K. Miarki 4 47-400 Racibórz
Szkoła Podstawowa Specjalna	ul. Królewska 19 47-400 Racibórz

Gimnazja	
Nazwa szkoły	Adres
Gimnazjum nr 1	ul. Kasprowicza 4 47-400 Racibórz
Gimnazjum nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi i Sportowymi	ul. Elżbiety 14 47-400 Racibórz

Gimnazjum nr 3	ul. Żorska 2 47-400 Racibórz
Gimnazjum nr 5	ul. Opawska 81 47-400 Racibórz
Gimnazjum Specjalne	ul. Królewska 19 47-400 Racibórz
Gimnazjum z Oddziałami Dwujęzycznymi	ul. Kasprowicza 11 47-400 Racibórz
Gimnazjum Mistrzostwa Sportowego	ul. Kozielska 19 47-400 Racibórz
Gimnazjum Społeczne RTO	ul. Opawska 81 47-400 Racibórz

Szkoły ponadgimnazjalne	
Nazwa szkoły	Adres
Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1	ul. Kasprowicza 11 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2	ul. Wyszyńskiego 3 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Ekonomicznych	ul. Gimnazjalna 3 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Zawodowych	ul. Wileńska 8 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Budowlanych i Rzemiosł Różnych	ul. Wileńska 6 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Mechanicznych	ul. Zamkowa 1 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego	ul. Kozielska 47-400 Racibórz
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Raciborzu	ul. Klasztorna 9 47-400 Racibórz
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna	ul. Królewska 19 47-400 Racibórz
Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna	ul. K. Miarki 4 47-400 Racibórz
Technikum Specjalne	ul. K. Miarki 4 47-400 Racibórz

Szkoła Specjalna Przystosowująca do Pracy	ul. Królewska 19 47-400 Racibórz
Centrum Kształcenia Ustawicznego w Raciborzu	ul. Zamkowa 6 47-400 Racibórz
Ośrodek Kształcenia Zawodowego w Raciborzu	ul. Podwale 12 47-400 Racibórz
Państwowa Szkoła Muzyczna	ul. Ogrodowa 7 47-400 Racibórz
Prywatne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych „Twoja Szkoła”	ul. Kasprowicza 4 47-400 Racibórz
Prywatne Liceum Ogólnokształcące i Technikum dla Dorosłych	ul. Elżbiety 14 47-400 Racibórz
Szkoła Policealna Województwa Śląskiego nr 1	ul. Warszawska 7 47-400 Racibórz
Szkoła Policealna Województwa Śląskiego nr 2	ul. K. Miarki 4 47-400 Racibórz

Biorąc pod uwagę powyższe zestawienie należy prognozować, że młodzież ponadgimnazjalna zamieszkująca w dzielnicach oddalonych od centrum Raciborza będzie stanowiła sporą grupę pasażerów komunikacji miejskiej. Jest to niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg gminnych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. Oczywiście nie bez znaczenia jest także łatwość dotarcia do określonego miejsca za pomocą środków komunikacji publicznej. Niezbędne jest zatem takie zorganizowanie komunikacji, by zachęcić uczniów z terenu Raciborza do korzystania z komunikacji autobusowej. Dogodny dojazd jest jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły ponadgimnazjalnej. Pomimo, że uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, z uwagi na z zasady niewielką odległość swego miejsca zamieszkania od szkoły, nie korzystają masowo z komunikacji publicznej, należy przy organizowaniu transportu brać także ich potrzeby pod uwagę, gdyż jest to dość pokaźna liczba potencjalnych klientów. Dlatego w celu zachęcenia ich do korzystania z komunikacji publicznej należy stworzyć dogodne połączenia i właściwe rozkłady jazdy uwzględniające także rozkłady zajęć lekcyjnych w szkołach i zajęć pozaszkolnych. Nie bez znaczenia będzie także zapewnienie tym uczniom preferencyjnych cen biletów oraz możliwości dokonywania zakupu biletów miesięcznych bezpośrednio w szkołach.

Obiekty administracyjne – oceniając zapotrzebowanie transportowe wzięto pod uwagę tylko te instytucje, które realizują zadania i zaspokajają potrzeby wszystkich mieszkańców gminy. Zaznaczyć należy, że poniższa tabela nie uwzględnia wielu instytucji. Nie miało to na celu pomniejszania ich rangi i znaczenia dla mieszkańców Raciborza. Po prostu instytucje nie wymienione poniżej nie generują aż tak dużego zapotrzebowania transportowego.

Nazwa urzędu lub instytucji	Adres
Urząd Miasta Racibórz	47-400 Racibórz ul. Batorego 6
Starostwo Powiatowe	47-400 Racibórz Pl. Okrzei 4
Urząd Skarbowy	47-400 Racibórz ul. Drzymały 32
Zakład Ubezpieczeń Społecznych	47-400 Racibórz ul. Łąkowa 28
Sąd Rejonowy	47-400 Racibórz ul. Nowa 29
Prokuratura Rejonowa	47-400 Racibórz ul. Bukowa 1
Komenda Powiatowa Policji	47-400 Racibórz ul. Bosacka 42
Powiatowy Urząd Pracy	47-400 Racibórz ul. Klasztorna 6
Miejski Zarząd Budynków	47-400 Racibórz ul. Batorego 8
Dom Pomocy Społecznej „Złota Jesień”	47-400 Racibórz ul. Grzonki 1
Dom Pomocy Społecznej „Dom Św. Notburgi”	47-400 Racibórz Pl. Jagiełły 3
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	47-400 Racibórz ul. Klasztorna 6
Ośrodek Pomocy Społecznej	47-400 Racibórz ul. Sienkiewicza 1
Raciborskie Centrum Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych	47-400 Racibórz ul. Rzeźnicza 8

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze miasta. Najważniejsze z nich znajdują się w centrum Raciborza i to one generują największe zapotrzebowanie transportowe. Organizując komunikację publiczną należy również uwzględnić potrzebę dowozu w pobliże instytucji, których siedziby są oddalone od centrum.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – najważniejsze obiekty tej grupy zlokalizowane w Raciborzu mieszczą się na ulicach: Gamowskiej, Ocickiej oraz Bielskiej. Biorąc pod uwagę omówione wcześniej tendencje demograficzne (starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby osób niepełnosprawnych) rola tych obiektów, jako generatorów ruchu będzie stale rosła. Dlatego ze względów społecznych, budując sieć komunikacyjną, należy zapewnić do nich dojazd. Należy pamiętać, że z ich usług korzystają przeważnie ludzie starsi i niepełnosprawni, którzy nie dysponują własnym samochodem. Bardzo istotne jest także dostosowanie taboru do potrzeb tej grupy pasażerów, zapewnienie właściwej infrastruktury przystankowej oraz odpowiednio ułożonych rozkładów jazdy. Przy tworzeniu sieci komunikacyjnej należy uwzględnić właściwą lokalizację przystanków oraz prowadzenie komunikacji możliwie najbliżej tych jednostek.

Obiekty sportowe – najważniejsze obiekty sportowe w Raciborzu, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza gminy, to:

Nazwa obiektu	Adres	Rodzaj obiektu
Ośrodek Sportu i Rekreacji (stadion – lodowisko)	47-400 Racibórz ul. Zamkowa 4	całoroczny
Ośrodek Sportu i Rekreacji Basen „Obora”	47-400 Racibórz ul. Markowicka 1	sezon letni
Hala Widowiskowo-Sportowa „Arena RAFAKO”	47-400 Racibórz ul. Łąkowa 31	całoroczny
Pływalnia ZSOMS	47-400 Racibórz ul. Kozielska 19	całoroczny
Pływalnia PWSZ (dla zorganizowanych grup)	47-400 Racibórz ul. Słowackiego 55	całoroczny

Arboretum Bramy Morawskiej w Raciborzu	47-400 Racibórz ul. Markowicka 17	całoroczny
H ₂ Ostróg Aqua Park Racibórz	47-400 Racibórz ul. Zamkowa	całoroczny (w budowie)

Oczywiście ruch generowany przez te obiekty nie jest znaczny. Wynika to głównie z faktu, iż z ich oferty korzysta się zazwyczaj w godzinach popołudniowych i wieczornych, kiedy częstotliwość prowadzonej komunikacji jest mniejsza lub w weekendy, kiedy komunikacja prowadzona jest w ograniczonym zakresie. Powoduje to, że klienci korzystają zazwyczaj z transportu indywidualnego. Niemniej organizując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dowozu do tych obiektów.

Targowiska – na terenie miasta Racibórz znajdują się obecnie dwa ważniejsze targowiska (przy ul. Batorego oraz przy ul. Kościuszki). Dokonując oceny potoków pasażerskich na potrzeby niniejszego opracowania stwierdzono, że targowisko zlokalizowane w Raciborzu przy ulicy Batorego generuje największe zapotrzebowanie na usługi transportowe. Zwiększone napełnienie środków transportu występuje w godzinach przedpołudniowych. Oznacza to, że mieszkańcy gminy korzystają z komunikacji publicznej, w celu dotarcia na targowisko. Opracowując sieć komunikacyjną należy pamiętać o zapewnieniu dojazdu do tych obiektów i właściwie ułożyć rozkłady jazdy (przede wszystkim należy zapewnić powrót w godzinach 11:00 – 12:00). Jest to istotne także ze względów społecznych, gdyż dość duża grupa osób robiących zakupy na targowiskach to pasażerowie komunikacji publicznej, którzy z uwagi na ograniczenia finansowe lub wiek nie mogą sobie pozwolić na zakup samochodu.

Cmentarze – na terenie Raciborza istotnymi generatorami ruchu pasażerskiego związanego z przejazdami do miejsca pochówku bliskich stanowią cmentarze usytuowane przy ulicy Ocickiej (Jeruzalem - Ocice), przy ulicy Głubczyckiej (Stara Wieś) oraz przy ulicy Rudzkiej (Ostróg).

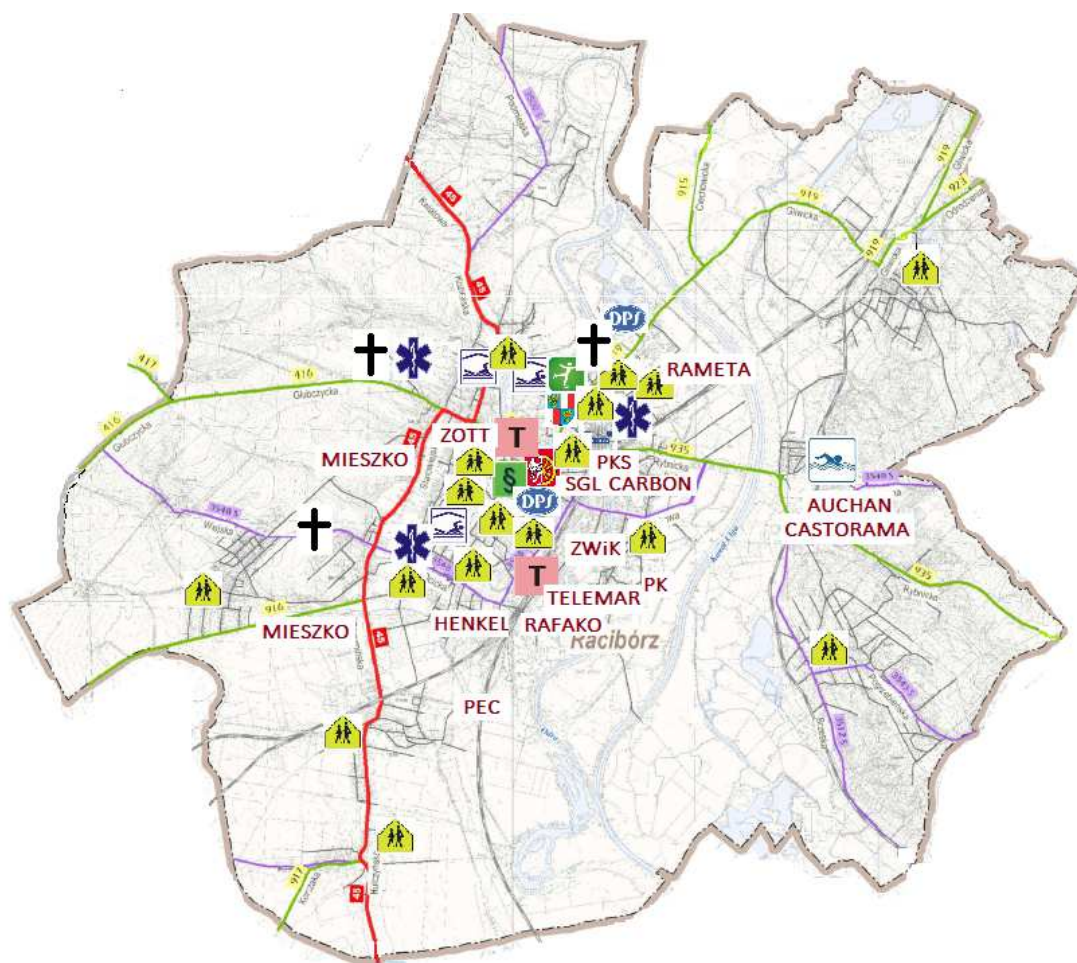
Dworce – dworzec autobusowy i kolejowy w Raciborzu stanowią istotne generatory ruchu pasażerskiego. Z uwagi na korzystną lokalizację tych obiektów w ścisłym centrum miasta wpływa to niewątpliwie na utrzymanie zwiększonego ruchu pasażerskiego. Dworzec autobusowy powinien być punktem integracji sieci

transportu miejskiego z powiatowym, regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym, jak i kolejowym). Prognozuje się, że sytuacja może ulec zmianie ze względu systematyczne zmniejszanie połączeń kolejowych obejmujących Racibórz. W związku z powyższym tworzenie węzła przesiadkowego pociąg – autobus jest obecnie nieuzasadnione. W celu ułatwienia dostępu należy zapewnić pasażerom jak najłatwiejsze i możliwie najkrótsze drogi przejścia pomiędzy peronami, a przystankami autobusowymi oraz między samymi przystankami. Dodatkowo należy rozważyć zapewnienie łatwych dojazdów i miejsc parkingowych oraz stanowisk postojowych korzystającym z transportu indywidualnego oraz taksówkowego. Takie rozwiązanie niewątpliwie zachęci do zmiany środka transportu indywidualnego na publiczny.

Zakłady pracy – na terenie Raciborza funkcjonuje obecnie kilkanaście zakładów pracy, które można uznać za generatory ruchu pasażerskiego szczególnie w godzinach szczytów przewozowych. Do najważniejszych zakładów możemy zaliczyć:

- RAFAKO S.A. w Raciborzu
- HENKEL S.A.,
- SGL Carbon Polska S.A.,
- Spółdzielnia Meblarska „RAMETA” w Raciborzu,
- PEC w Jastrzębiu Zdroju – Ciepłownia Miejska w Raciborzu,
- TELEMAR sp. z o.o. w Raciborzu,
- ZOTT Polska Oddział w Raciborzu,
- MIESZKO S.A. zakład 1 i 2
- PK Sp. z o.o. w Raciborzu,
- PKS w Raciborzu Sp. z o.o.,
- CASTORAMA i AUCHAN Racibórz,
- Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Raciborzu.

Rozmieszczenie w/w obiektów użyteczności publicznej przedstawia załączona mapa.



Rozmieszczenie generatorów ruchu na terenie Raciborza – opracowanie własne.

Legenda:

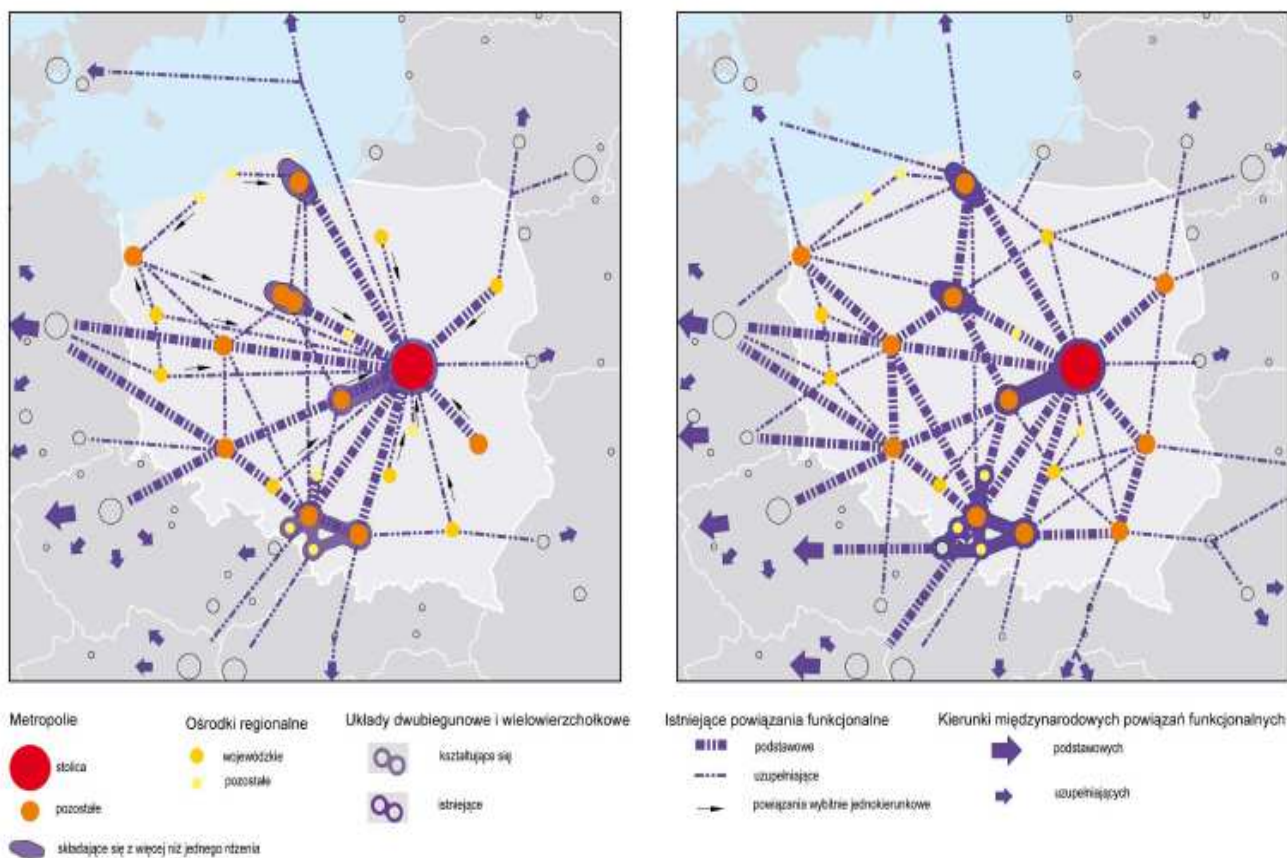
	Starostwo Powiatowe w Raciborzu
	Urząd Miasta Racibórz
	Sąd Rejonowy i Prokuratura
	Kryta pływalnia
	Kąpielisko
	Lodowisko
	Dom Pomocy Społecznej
	Powiatowa Komenda Policji
	Placówki Oświatowe
	Targowisko
	Szpital i ważniejsze przychodnie
	Cmentarze

5. Stan zagospodarowania przestrzennego

5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

W odniesieniu do systemu transportowego polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przede wszystkim będzie zmierzać do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. W pierwszej kolejności nastąpi przededefiniowanie hierarchii priorytetów inwestycyjnych w transporcie, które określone są w średniookresowych dokumentach strategicznych. Jako najważniejsze traktowane będą inwestycje transportowe służące poprawie dostępności wewnętrznej kraju, w tym zwłaszcza zapewnienie jak najlepszych połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitarnymi, oraz w samym obrębie ich obszarów funkcjonalnych. W kontekście zapewniania spójności Polski duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z głównymi węzłami metropolii sieciowej. Przy czym metropolia sieciowa to sieć dobrze powiązanych i współpracujących ze sobą miast. Współpraca ta stanowi warunek dla dynamizowania rozwoju kraju, umożliwia pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w różnych częściach kraju, sprzyja również osiągnięciu spójności terytorialnej i stanowi przeciwwagę dla szybko rosnącej dominacji stolicy kraju. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem przestaną być przedsięwzięcia służące wyłącznie tranzytowi, zwłaszcza drogowemu. W wypadku ośrodków położonych peryferyjnie ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskają wyższą rangę, niż trasy łączące je między sobą. Dla wspomagania procesów rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę i modernizację dostępu do obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych. Planuje się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich:

Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



Drugim kluczowym kierunkiem polityki stanie się dążenie do minimalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Będzie to realizowane poprzez zmiany technologiczne i instytucjonalne (w tym organizacyjne i fiskalne) oraz inwestycje, w szczególności w alternatywne źródła transportu. Zdefiniowane zostaną segmenty rynku przewozów predestynowane do zwiększenia udziału transportu szynowego i żeglugi. Zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie powinno następować sukcesywnie, począwszy od 2015 roku, po znacznym zaawansowaniu programów rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych. W ruchu pasażerskim będą to:

- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem nowej sieci kolei dużych prędkości oraz zmodernizowanych fragmentów obecnej sieci,

- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

Rozbudowa infrastruktury transportowej umożliwi oddziaływanie najsilniejszych obszarów wzrostu na ośrodki peryferyjne, co ma ważne znaczenie dla zwiększania konkurencyjności polskich regionów, jako spójnych jednostek terytorialnych. Dla wykorzystania różnych potencjałów rozwojowych polskiej przestrzeni niezbędne jest kształtowanie sieci transportowych i koordynacja realizacji polityk sektorowych. Zostanie zrealizowany kompleksowy program działań na rzecz poprawy dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, wzmacniania ośrodków subregionalnych, rozwijania naturalnego potencjału obszarów wiejskich. Dzięki przenikaniu zasobów z najważniejszych ośrodków wzrostu (miast wojewódzkich) do pozostałych terytoriów, w tym ośrodków o znaczeniu subregionalnym i lokalnym, nastąpi ożywienie procesów rozprzestrzeniania impulsów rozwojowych z ośrodków metropolitalnych i innych głównych miast na ich bliższe i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

Zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu może się odbywać za pomocą działań organizacyjnych i inwestycyjnych. Celowi temu służy uwzględnianie w średniookresowych strategiach i planach inwestycyjnych środków transportu alternatywnych, w stosunku do transportu drogowego i związanej z nim infrastruktury. Najważniejszym działaniem służącym poprawie dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego będzie integracja systemów transportu publicznego. Realizacji celu służyć też będzie doprowadzenie do obligatoryjnej współpracy gmin w obszarach funkcjonalnych w zakresie transportu miejskiego i podmiejskiego, wprowadzenie systemu opłat drogowych oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”. W lokalnych dokumentach planistycznych zostaną określone wskaźniki wdrażania tych planów w postaci określonego udziału osób dojeżdżających do pracy transportem publicznym lub w systemie „parkuj i jedź”, a także zasięgu wspomnianych dojazdów do pracy w kilometrach (z podaniem gmin lub miejscowości).

Zintegrowanie transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i żeglugi nastąpi poprzez uwzględnienie w strategiach średniookresowych wzajemnej

komplementarności tych środków transportu, uwzględnienie kosztów i korzyści funkcjonowania różnych typów transportu w kontekście ogólnorozwojowym oraz rozbudowa inteligentnych systemów transportowych. W zakresie inwestycji pierwszoplanowe znaczenie będzie miała budowa i rozbudowa terminali przeładunkowych i przesiadkowych dla różnych form transportu, dokończenie inwestycji zapewniających lepszą dostępność portów morskich i rzecznych w transporcie lądowym oraz integracja sieci lotnisk z istniejącą i planowaną siecią dróg oraz połączeń kolejowych w relacjach krajowych regionalnych i metropolitalnych. W obszarach aglomeracyjnych preferowane będzie stosowanie modelu intermodalnego dla pasażerskiego transportu publicznego. Jednocześnie wprowadzone zostaną preferencje administracyjne dla rozwiązań intermodalnych.

Na podstawie wskazanych celów i kierunków działań został nakreślony zakres inwestycji niezbędnych do realizacji. Założenia dla przewidywanych inwestycji drogowych, kolejowych i lotniskowych zostały określone zgodnie z paradygmatem zintegrowanego systemu rozwoju, łączącym planowanie przestrzenne z planowaniem społeczno-gospodarczym. Wdrożenie ustalonego pakietu inwestycyjnego pozwoli na zbudowanie sieci powiązań funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich, które tworzą otwarty układ z siecią europejskich ośrodków metropolitalnych. W ramach proponowanego zakresu inwestycji zakłada się realizację obecnych planów rządowych, określonych w aktach prawnych oraz dokumentach strategicznych i operacyjnych regulujących założenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu.

5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego

Wojewódzki plan zagospodarowania przewiduje, iż miasto Racibórz będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Natomiast pozostałe miasta i stolicy gmin będą ośrodkami lokalnymi. Ponad tą hierarchią w województwie przewiduje się węzły regionalne (najbliższy Rybnik) oraz węzły główne (Katowice, Ostrava). W zakresie transportu plan ten zakłada kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

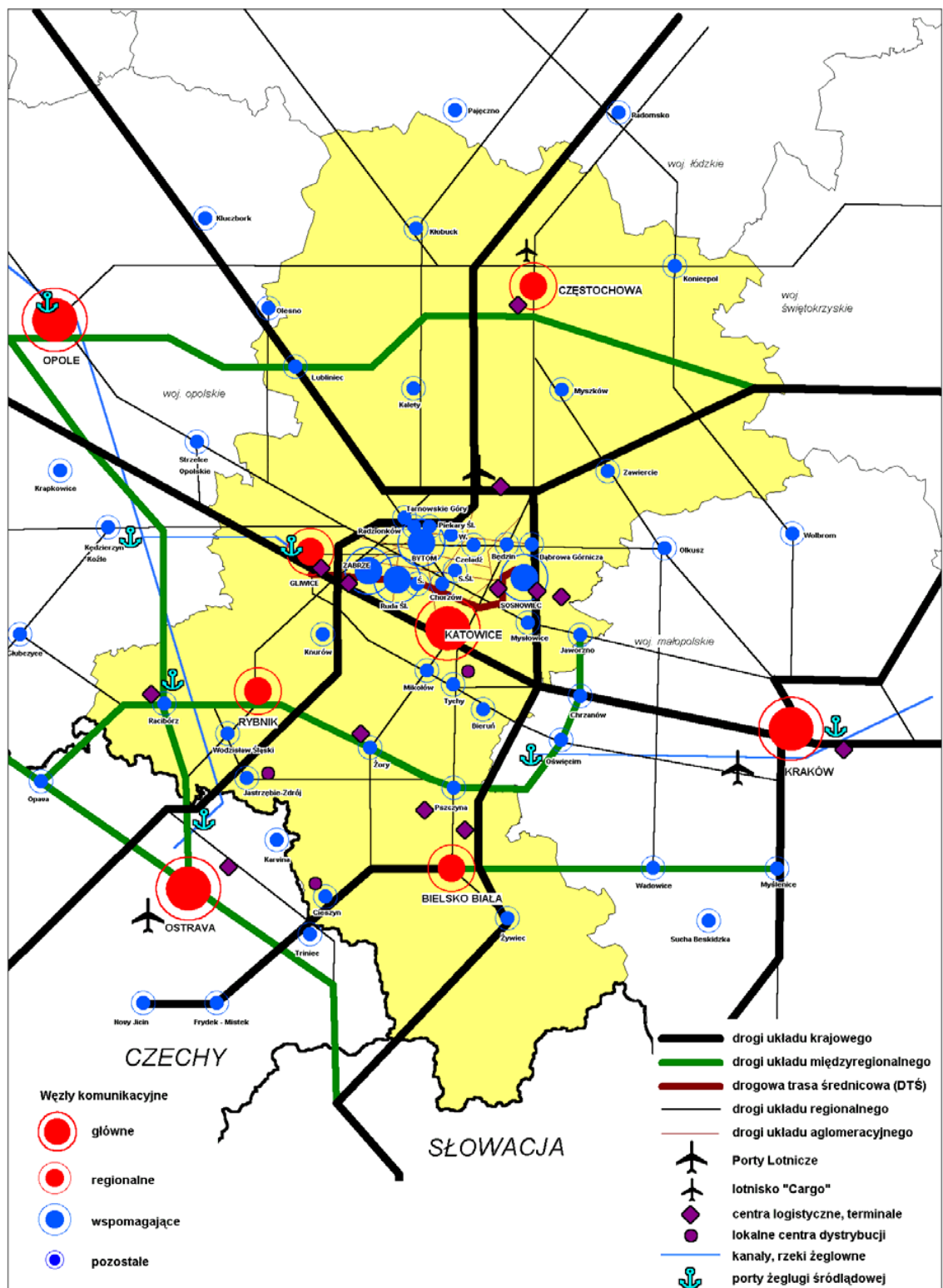
Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu szynowego poprzez budowę, rozbudowę i modernizację linii kolejowych;
- organizowanie zintegrowanego systemu transportowego, szczególnie w obszarach aglomeracji.

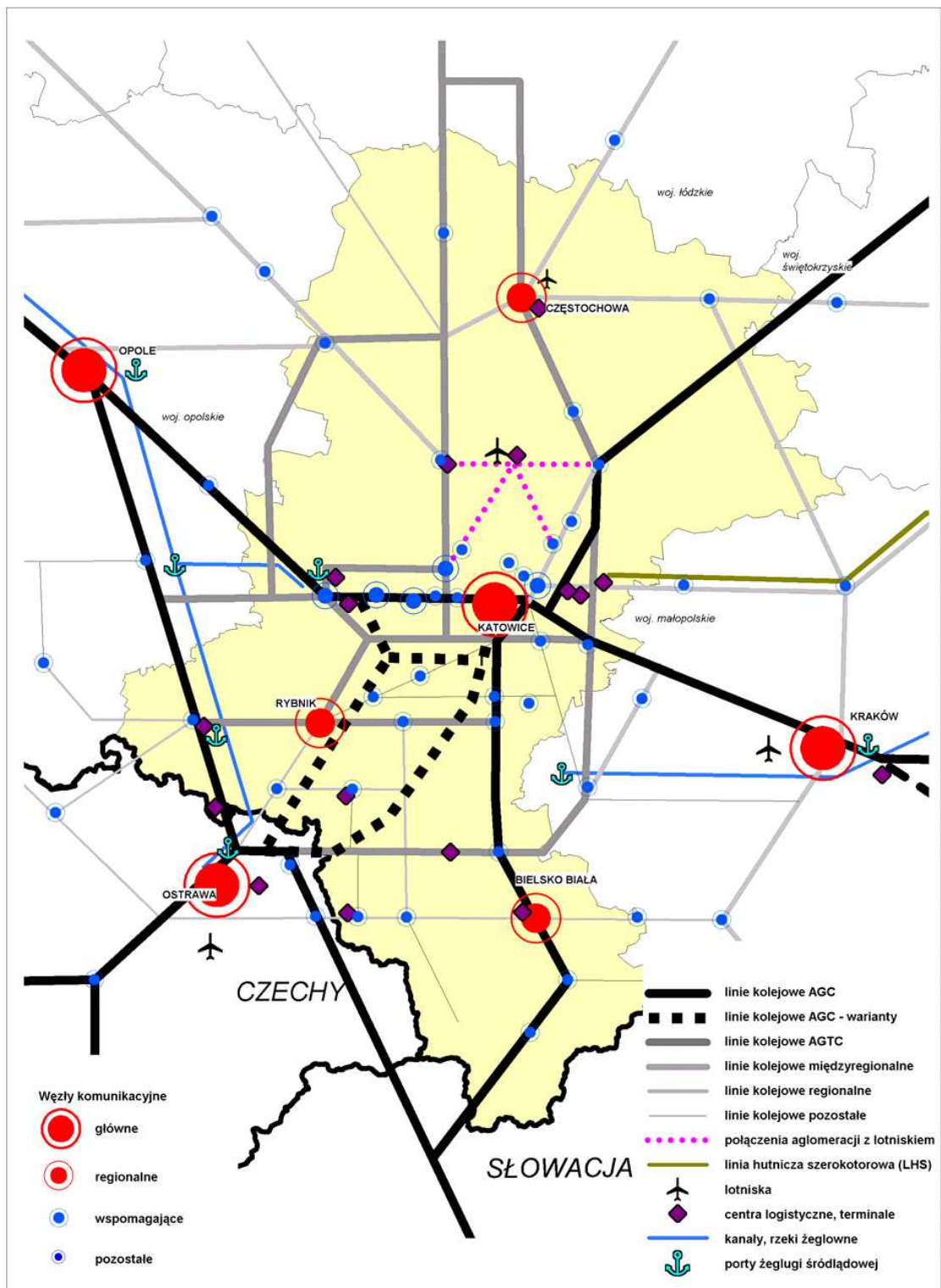
W zakresie transportu pasażerskiego plan ten przewiduje budowę ważniejszego węzła przesiadkowego transportu zbiorowego w Rybniku. Natomiast w gminie Racibórz inwestycje związane z transportem będą dotyczyć głównie:

- przebudowy drogi wojewódzkiej DW 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna
- oraz usprawnienia dojazdu w kierunku autostrad: A1 i A4.

W zakresie transportu kolejowego także nie przewiduje się większych inwestycji związanych z transportem. Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.



Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja

5.3. Analiza zagospodarowania przestrzennego gminy Racibórz

Strukturę przestrzenną miasta Racibórz charakteryzują:

- występująca zabudowa miejska,
- występujące obszary zabudowy wiejskiej (zagrodowej),
- walory przyrodnicze objęte ochroną prawną,
- obecność dużych zakładów przemysłowych,
- bliskość dużych skupisk przemysłu i ludności jakim jest aglomeracja śląska.

Powyżej scharakteryzowana struktura przestrzenna gminy wynika z jej rozwoju oraz współczesnych działań antropogenicznych. Szkielet struktury przestrzennej gminy wyznaczają:

- układ komunikacyjny (drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne),
- linie kolejowe,
- doliny rzek,
- przebiegające sieci elektroenergetyczne i gazowe, które ze względu na strefy techniczne i zagrożenia wyłączają znaczne ilości terenów z zabudowy,
- tereny zagrożenia powodziowego.

Na podstawie inwentaryzacji urbanistycznej, jak również w oparciu o obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dokonano podstawowego podziału funkcjonalnego miasta na wyraźnie zaznaczające się obszary dominacji zabudowy:

- śródmiejskiej;
- miejskiej;
- przemysłowej;
- podmiejskiej,

które zostały przyjęte jako ważny element, charakteryzujący miasto Racibórz oraz w dużej mierze decydujący o ładzie przestrzennym miasta. Racibórz można podzielić na:

- śródmieście z zespołami zabudowy wielorodzinnej i zabudową jednorodzinną;
- tereny peryferyjne – przyłączone do miasta wsie o charakterystycznej przy ulicznej, na ogół obustronnej zabudowie zagrodowej.

Miasto Racibórz posiada bogate tradycje kulturowe i historyczne. Przez stulecia krzyżowały się tu wpływy kultury polskiej, czesko-morawskiej i niemieckiej. Atrakcyjność przestrzenną miasta współtworzy bogactwo terenów zielonych sprzyjających szerzeniu się turystyki aktywnej, interesujące z punktu widzenia turystyki miejskiej kulturowe obiekty architektoniczne oraz obiekty kulturalne, sportowe i rekreacyjne.

Zasoby krajobrazu kulturowego miasta Racibórz, to najważniejsze elementy decydujące o jej indywidualności, a tym samym atrakcyjności. Tworzą go:

- 1) struktura przestrzenna miasta, wyraźnie narastająca i podlegająca, przez ostatnie około 900 lat, transformacjom wraz z charakterystycznymi dla poszczególnych okresów formami zagospodarowania i zabudowy;
- 2) strefa śródmieścia i centrum miasta z charakterystyczną zabudową miejską, w znacznym stopniu o charakterze pierzejowym, kamienicznym, z dala od Rynku nabierająca charakteru coraz większego rozproszenia;
- 3) wartościowa substancja zabytkowa i kulturowa;
- 4) założenia zieleni urządzonej obejmujące układy historyczne oraz współczesne, ciągi zieleni przyulicznej, zieleni osiedlową;
- 5) układ komunikacyjny oparty na historycznej siatce dróg.

Plany lokalnego zagospodarowania przestrzennego zakładają rozwój infrastruktury związanej z wypoczynkiem i rekreacją w rejonie dzielnicy Ostróg. W realizacji planu należy uwzględnić zapewnienie transportu publicznego do miejsc związanych ze szkolnictwem ponadgimnazjalnym oraz wyższym usytuowanym głównie w centrum Raciborza oraz do dzielnicy Obora związanej z rekreacją i wypoczynkiem oraz powstałym centrum handlowym „Auchan”. Wzrost zapotrzebowania na przewozy komunikacją publiczną będzie widoczny w rozwijających się dzielnicach: Brzezcie, Markowice i Ocice. Na pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróży.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Przygotowując opracowanie oceny i prognoz potrzeb przewozowych dla miasta Raciborza oparto się na wynikach raportu z „badania potoków pasażerskich, struktury biletów w autobusach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Racibórz oraz opracowania oferty rozkładu jazdy” przygotowanego w 2012 r. przez Międzynarodową Wyższą Szkołę Logistyki i Transportu we Wrocławiu.

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Miasto Racibórz, nakierowane będą głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gminy. Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno-demograficznej można jednoznacznie stwierdzić, że proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna będzie miała za zadanie zapewnić głównie połączenia autobusowe do najważniejszych generatorów ruchu położonych w centrum Raciborza, tj. do szkół zakładów pracy, placówek handlowych oraz najważniejszych urzędów.

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu oraz na podstawie analizy danych zawartych w „raporcie z badania potoków pasażerskich oraz struktury biletów w autobusach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Racibórz” pasażerów można podzielić na kilka ważnych grup:

- podział pasażerów ze względu na rodzaj biletu uprawniającego do przejazdu:

Mieszkańcy korzystający z przejazdów na podstawie biletów jednorazowych. stanowią 59 % ogółu pasażerów. Najmniej popularne są przejazdy na podstawie tzw. biletów rodzinnych. Relatywnie mało popularne jest także podróżowanie z wykorzystaniem biletów okresowych (zaledwie 17% pasażerów).

- podział pasażerów ze względu na kategorię biletu uprawniającego do przejazdu:

Niezależnie od dnia udział biletów normalnych utrzymuje się na stałym poziomie 36-38%. Mieszkańcy korzystający z komunikacji miejskiej na podstawie biletów ulgowych lub posiadający uprawnienia do przejazdów bezpłatnych stanowią grupę 62–64 % wszystkich pasażerów. W tym najwięcej osób uprawnionych do ulgi, to uczniowie szkół 39%. Jeśli chodzi o uprawnienia do przejazdów bezpłatnych, to największą grupę stanowią osoby powyżej 70 roku życia (21-32%).

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych dzielnic Raciborza będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów obejmować będzie najliczniej zamieszkałe centralnie położone dzielnice Raciborza. Dzielnice o mniejszej liczbie mieszkańców (np. Miedonia) będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu do zakładów pracy, zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych, zapewnienie dojazdu do centrum). Projektując rozkład jazdy organizator transportu winien przede wszystkim uwzględnić zapewnienie dojazdu do szkół w Raciborzu w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do szkoły. Ze względu na różne godziny zakończenia zajęć w poszczególnych placówkach oświatowych w popołudniowym szczycie przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych miejscowości. Częstotliwość kursów nie powinna przekraczać 30-60 minut w zależności od potrzeb przewozowych wynikających z gęstości zaludnienia. Dużą uwagę należy także zwrócić na potrzeby przewozowe uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Realizacja dowozu uczniów gimnazjum do placówek oświatowych komunikacją publiczną w znacznym stopniu wpływa na poprawę efektywności linii oraz kursów mieszczących się w skrajnych godzinach szczytów przewozowych. Jednocześnie praktyka taka oswaja dzieci i młodzież z komunikacją autobusową. Zachętą może być tutaj stosowanie preferencyjnych cen biletów miesięcznych oraz ułatwienia związane z dystrybucją biletów (np. zorganizowanie sprzedaży biletów w szkołach).

Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (kina, baseny) oraz do dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców gminy, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne, Urząd Miasta, placówki handlowe, czy targowisko. Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 60 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych, w szczególności o

ograniczonej sprawności ruchowej. Szczególnie powinno to dotyczyć linii, które swoim przebiegiem obejmują placówki służby zdrowia.

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców gminy związane będzie głównie z koniecznością zapewnienia przejazdów pomiędzy miejscem zamieszkania, a centrum Raciborza.

Biorąc pod uwagę strukturę demograficzną ludności zamieszkującej w Raciborzu oraz dane zwarte w „raporcie z badania potoków pasażerskich oraz struktury biletów w autobusach komunikacji miejskiej w Raciborzu” szacuje się, iż miesięcznie z komunikacji miejskiej korzystać będzie około 115000 osób. W tym w dni robocze szacunkowo z komunikacji będzie korzystać około 5100 osób, w soboty około 1350 osób, a w niedziele i święta około 850 osób. Tak niskie ilości przewożonych pasażerów są skutkiem zachodzących zmian demograficznych, wzrostu zamożności społeczeństwa oraz przeprowadzonej po 1989 restrukturyzacji przemysłu. Otóż w wyniku stałego spadku ilości przewożonych osób konieczne było ograniczanie zakresu wykonywanej komunikacji. Odwrócenie tego trendu będzie bardzo trudne. Niemniej należy zachęcać tych potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu publicznego. Można to uczynić między innymi poprzez zapewnienie w miarę stałej siatki połączeń, zadowalającej częstotliwości kursowania autobusów oraz atrakcyjnych cen biletów.

Jak już wspomniano szacuje się, że w dniu powszednim komunikacja miejska na terenie Raciborza będzie obsługiwać średnio około 5100 pasażerów. Kulminacja pasażerów przypadnie pomiędzy godzinami 7:00 – 9:00 oraz 13:00 – 17:00 oraz dodatkowo w okresie szczytu wieczornego w godzinach 17:00 - 19:00. Szczyty przewozowe charakteryzuje zróżnicowane nasilenie kulminacji przewozów. W szczycie porannym obserwować będziemy gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 7:00 – 7:45, przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:30 (dojazd do szkół na „pierwszą lekcję”, na godzinę 8:00), natomiast szczyt popołudniowy będzie charakteryzować się nieco łagodniejszym tempem wzrostu. Wypadnie on około godziny 14:45, co ma związek z faktem, iż pomiędzy godziną 14:30, a 15:30 największa grupa uczniów kończy zajęcia lekcyjne. Natomiast w soboty kulminacja napełnienia przypadać będzie na godziny 8:00 – 9:00 oraz 12:30 – 14:00. Główną grupą pasażerów korzystających z komunikacji w soboty będą osoby dojeżdżające do zakładów pracy oraz placówek handlowych. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą

z komunikacji sporadycznie. Jej realizacja jest jednak konieczna mimo, iż będzie ona znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja miejska w soboty, niedziele i święta powinna być wykonywana w nieco ograniczonym zakresie.

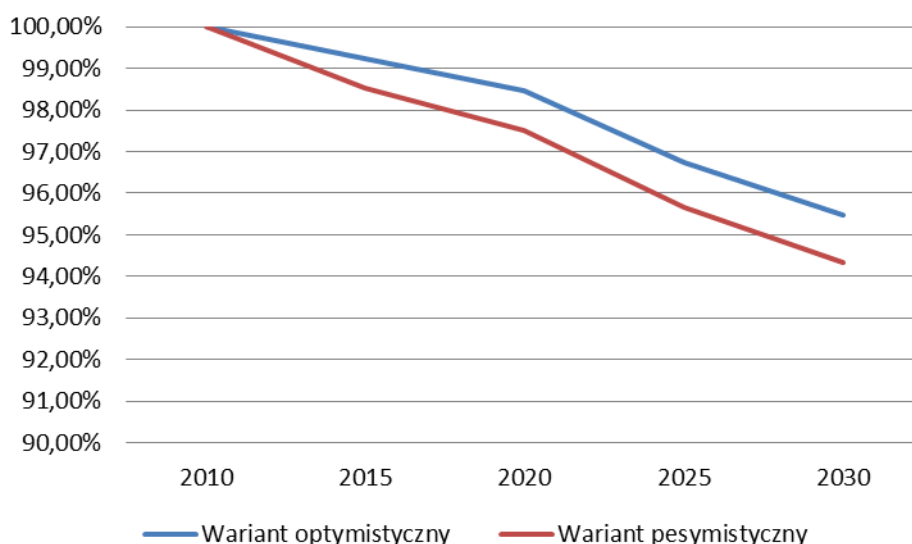
Należy zauważyć, iż ilość pasażerów będzie także różna w zależności od pory roku. Najbardziej efektywnymi miesiącami pod względem ilości przewożonych pasażerów są: marzec, kwiecień, wrzesień i październik. Frekwencja w autobusach jest ściśle związana z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych uczniów), okresem jesienno-zimowym (mieszkańcy w mniejszym stopniu korzystają z rowerów, motorowerów itp.) oraz małą ilością dni świątecznych w tych miesiącach. Szacuje się, iż w tym okresie napełnienie taboru może sięgać poziomu 120 000 osób miesięcznie. Najslabszym okresem dla komunikacji publicznej jest okres letni (czerwiec, lipiec, sierpień). Letnie wakacje szkolne oraz wiążący się z nimi okres wyjazdów urlopowych, a także alternatywa dla komunikacji autobusowej, jaką stanowią w tym okresie rowery i motorowery, powodują znaczny spadek zapotrzebowania na komunikację publiczną. Popyt na przewozy w tym okresie szacuje się na poziomie 60 000 osób

Na prognozę popytu wpływ mają następujące parametry bazowe:

- liczba i struktura mieszkańców;
- liczba wozokilometrów;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu jednorazowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik zmian cen podstawowego biletu okresowego do ceny 1 litra paliwa;
- wskaźnik motoryzacji;
- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji gminnej oszacowano na poziomie 1250000 pasażerów rocznie. Założono, iż prognozowana wielkość popytu będzie w następnych latach miała tendencję spadkową związaną głównie z postępującym niżem demograficznym i wzrostem wskaźnika motoryzacji.

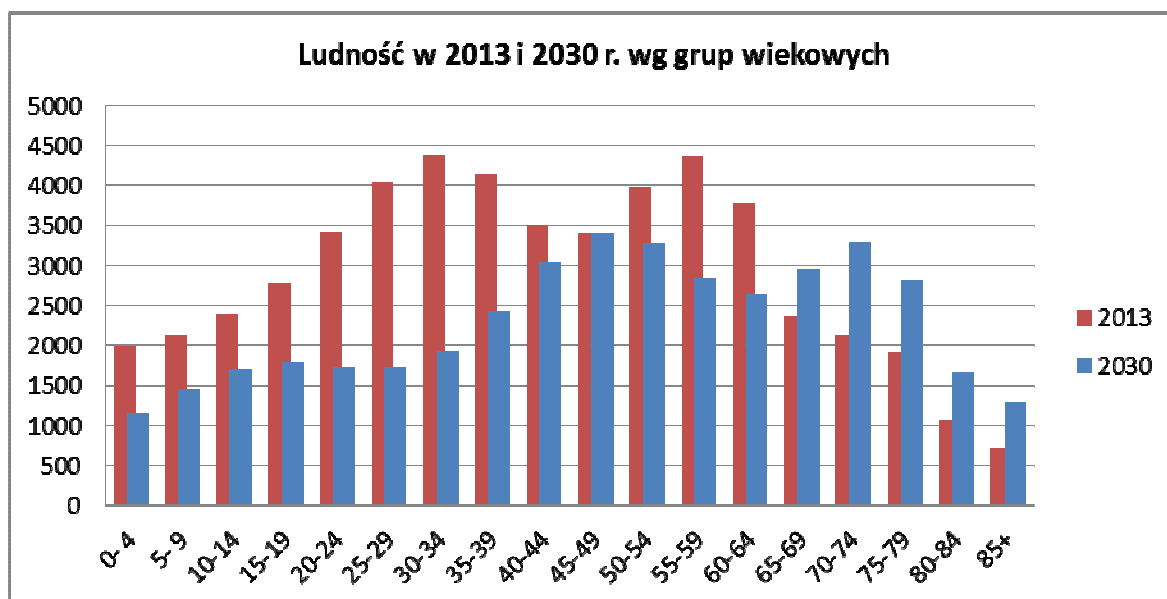
W 2012 roku prof. dr hab. Jan Burnewicz z Uniwersytetu Gdańskiego wykonał dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego ekspertyzę pod tytułem „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”. Ekspertyza ta została wykorzystana przy tworzeniu „Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030)” opracowanej przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W studium tym przedstawiono prognozę przejazdów osób w autobusowej komunikacji miejskiej przy uwzględnieniu dwóch wariantów – optymistycznego i pesymistycznego – wzrostu PKB



Prognoza przejazdów osób autobusami miejskimi w Polsce. Opracowanie własne na podstawie prognozy prof. J. Burnewicza zawartej w opracowaniu z roku 2012 pt. „Prognoza popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”

Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami wyniesie około 4 – 4,5 % w ciągu najbliższych 10-15 lat. Założenia te są uzasadnione, gdyż największe zmiany demograficzne będą dotyczyć grupy dzieci i młodzieży stanowiącej jedną z najliczniejszych grup pasażerskich. W wyniku tych zmian w roku 2030 popyt kształtował się będzie na poziomie około 1187000 pasażerów rocznie. Biorąc pod uwagę postępujące starzenie się społeczeństwa i związany z tym wzrost liczby zachorowań na schorzenia narządów ruchu, za parę lat osoby starsze oraz niepełnosprawne mogą stanowić większość pasażerów komunikacji zbiorowej.

Jednakże wzrost ten nie jest w stanie pokryć ubytku wynikającego z malejącej liczby dzieci i młodzieży. Pomimo to w niedalekiej przyszłości konieczne będzie zintensyfikowanie działań zmierzające do zapewnienia seniorom usług przewozowych na jak najwyższym poziomie. Powyższe analizy opierają się na szacownych przez GUS danych dotyczących struktury wiekowej ludności w Raciborzu, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:



Widać tutaj, że nastąpi zdecydowany wzrost liczby ludności w przedziale wiekowym plus 65 lat. Natomiast liczba ludności w wieku do 45 lat będzie gwałtownie maleć.

Na wielkość popytu na usługi komunikacji zbiorowej niewielkie znaczenie będzie miał natomiast poziom bezrobocia. Wynika to głównie z faktu, iż komunikacja oparta jest głównie na przewozach uczniów do placówek oświatowych oraz osób starszych nieczynnych zawodowo. Biorąc pod uwagę ilość pasażerów należących do tych grup pasażerskich, zmiana liczby osób bezrobotnych korzystających z komunikacji publicznej nie wpłynie zdecydowanie na zmiany popytu.

Istotnym elementem wpływającym na zmiany popytu mają wskaźniki zmiany cen biletów jednorazowych i okresowych w stosunku do cen paliwa. Ważne jest, aby wartości wskaźników utrzymywane były we właściwych proporcjach zapewniających

atrakcyjność komunikacji publicznej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Wielkość zarobków również będzie miała duży wpływ na mobilność mieszkańców gminy. Dynamika wzrostu cen paliwa jest nieproporcjonalna do dynamiki wzrostu wynagrodzeń i nie może bezpośrednio przekładać się na wzrost cen biletów w komunikacji publicznej, ponieważ będzie czynnikiem negatywnie wpływającym na popyt w przewozach pasażerskich.

W celu przeciwdziałania planowanemu spadkowi popytu na usługi komunikacji publicznej Miasto Racibórz może przyjąć dwa warianty prowadzenia polityki transportowej: pasywny i aktywny.

W wariantcie polityki pasywnej założono podejmowanie przez władze miejskie wyłącznie działań kształtujących wielkość oferty przewozowej na takim poziomie, by utrzymać określone przychody ze sprzedaży biletów. Działania takie można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego poziom przychodów przypadających na 1 wozokilometr. Zmiany popytu w tym wariantcie mogą być wyższe od przewidywanych – w przypadku większego od założonego tempa zmniejszenia pracy eksploatacyjnej.

W wariantcie polityki aktywnej założono, że podstawą działań władz miejskich w zakresie kształtowania oferty przewozowej będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez właściwe kształtowanie oferty przewozowej (optymalizacja). Działania takie można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego liczbę pasażerów przypadających na 1 wozokilometr.

Sugeruje się zastosowanie polityki aktywnej. Dobrze przygotowany i elastyczny rozkład jazdy, przejrzysta i prawidłowo skalkulowana taryfa, wybrany rzetelny operator będą świadczyć o wysokim poziomie przygotowania merytorycznego i praktycznego Miasta Racibórz do pełnienia roli organizatora, co będzie się przekładać na efektywność komunikacji.

Spośród działań, które w największym stopniu wpłyną na wzrost popytu na usługi przewozowe organizowane przez Miasto Racibórz, wymienić należy:

- zmianę tras wybranych linii, zmniejszenie liczby wariantów tras i uproszczenie oferty przewozowej;

- zintensyfikowanie obsługi obszarów generujących największy popyt, zrealizowane kosztem redukcji podaży na obszarach peryferyjnych, o niskim popycie na usługi komunikacji miejskiej;
- odejście od ustalania tras linii i rozkładów jazdy autonomicznie dla każdej z linii na rzecz całej sieci komunikacyjnej;
- synchronizacja rozkładów jazdy kilku linii obsługujących wspólnie najważniejsze ciągi komunikacyjne miasta;
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez miasto;
- poprowadzenie tras linii komunikacyjnych przez obszary nie obsługiwane do tej pory przez komunikację zbiorową;
- poprowadzenie tras linii komunikacyjnych w pobliżu największych generatorów ruchu pasażerskiego (szkoły, obiekty użyteczności publicznej, placówki handlowe, targowiska i placówki kulturalno-oświatowe).

7. Sieć komunikacyjna przewozów użyteczności publicznej dla Miasta Racibórz

Oceniając wszystkie uwarunkowania dotyczące głównie:

- położenia geograficznego obszaru,
- gęstości zaludnienia,
- gospodarki, w tym rynku pracy i finansów publicznych,
- edukacji,
- ochrony zdrowia,
- kultury i sportu,

oraz uwzględniając wcześniej analizowane aspekty dotyczące komunikacji publicznej i indywidualnej ustalono w efekcie:

- sieć komunikacyjną (układ linii komunikacyjnych) obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego (Miasto Racibórz),
- linie komunikacyjne – połączenia komunikacyjne na sieci dróg publicznych,
- przystanki komunikacyjne – miejsca przeznaczone do wsiadania lub wysiadania na danej linii komunikacyjnej.

Biorąc pod uwagę opisane wcześniej prognozy potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjna miasta Racibórz w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 10 linii komunikacyjnych. Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze całej gminy i umożliwi dojazd do najważniejszych generatorów ruchu. Jako strategiczne miejsca przystankowe przyjęto przystanki pośrednie: Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy oraz Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja. Prawie wszystkie wyznaczone linie będą rozpoczynać swój bieg na najbardziej oddalonych przystankach usytuowanych w dzielnicach leżących na granicy miasta, następnie przelotowo będą obsługiwać centrum miasta i kończyć swój bieg na najbardziej oddalonych przystankach leżących w dzielnicach przeciwnych. W wyjątkowych przypadkach początek lub koniec linii będzie znajdował się w pobliżu centrum (dworzec autobusowy lub Plac Konstytucji 3 Maja)

Planowane linie komunikacyjne będą dotyczyć tylko komunikacji lokalnej - miejskiej, nie wykraczającej poza granice gminy. Należy jednak podkreślić, iż tereny

leżące w granicach administracyjnych sąsiednich gmin, a graniczące bezpośrednio z Raciborzem są ściśle związane z terenem gminy – społecznie i historycznie (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych i wyższych w Raciborzu, pracownicy dojeżdżający do raciborskich zakładów pracy oraz klienci sklepów). W związku z powyższym można rozważyć możliwość zawarcia porozumień z niektórymi gminami sąsiadującymi oraz dokonać wydłużenia przebiegu wybranych linii poza granice miasta np. do Wojnowic, Samborowic, Rudnika, Kornowaca, Pszowa i Rydułtów, czy nawet Lubomi. Wykonywanie transportu na liniach wydłużonych poza granice miasta musi jednak być prowadzone z uwzględnieniem zapisów planów transportowych wyższych szczebli:

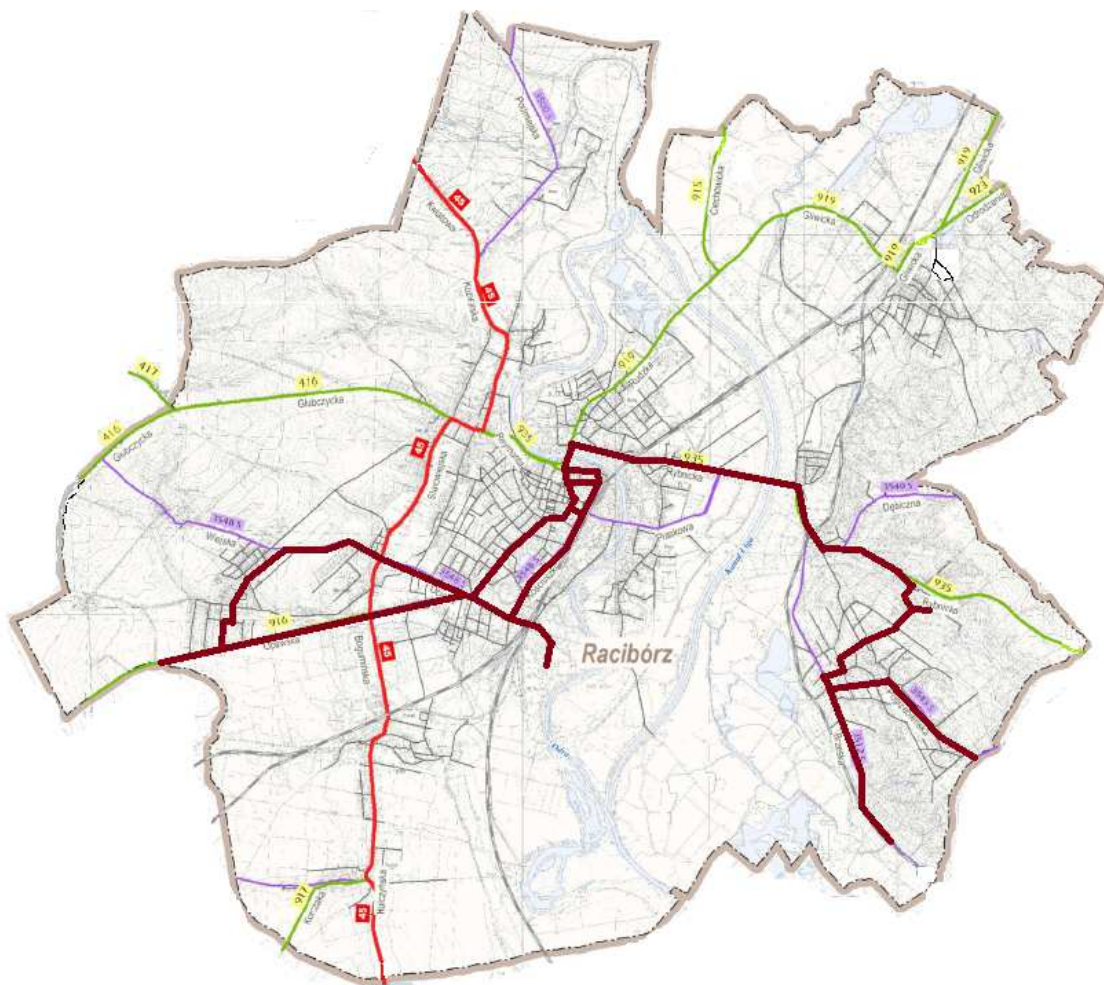
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Raciborskiego;
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Wodzisławskiego;
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Województwa Śląskiego.

Należy podkreślić, iż świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji międzygminnej warunkowane jest zawarciem porozumień, o których mowa w art. 7 ust. 1, pkt 1 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z ościennymi gminami.

7.1. Linia: Racibórz Pogrzebieńska Widok – Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja

LINIA: 1 - RACIBÓRZ, POGRZEBIEŃSKA WIDOK - RACIBÓRZ, PLAC KONSTYTUCJI 3 MAJA	
obsługa w dni robocze	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Pogrzebieńska Widok	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka
Racibórz, Pogrzebieńska	Racibórz, Opawska MYTO
Racibórz, Pogrzebieńska Pętla	Racibórz, Opawska Mieszko
Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka	Racibórz, Opawska Działki
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Opawska /Kolonialna
* Racibórz, Brzeska Ogródki	* Racibórz, Ocice Kołłątaja
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Ocice Kolonialna
Racibórz, Brzeska/Myśliwca	Racibórz, Ocice Kościół
Racibórz, Brzezie Wygonowa	Racibórz, Ocice Gdańska
Racibórz, Brzezie Zakładowa	Racibórz, Ocicka /Szczecińska
Racibórz, Dębicz	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem
Racibórz, Auchan	Racibórz, Ocicka Pszczyńska
Racibórz, Obora Kamieniok	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna
Racibórz, Rybnicka	Racibórz, Łąkowa
Racibórz, Rybnicka SGL	* Racibórz, Łąkowa ZUS
Racibórz, Bosacka Policja	* Racibórz, RAFAKO
Racibórz, Bosacka/Jana	* Racibórz, Łąkowa ZUS
Racibórz, Batorego Dworzec Autobusowy	Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa
Racibórz, Kościuszki Staszica	Racibórz, Kościuszki Staszica
Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa	Racibórz, Batorego Dworzec Autobusowy
* Racibórz, Łąkowa ZUS	Racibórz, Bosacka Most Zamkowy
* Racibórz, RAFAKO	Racibórz, Bosacka/Cygarowa
* Racibórz, Łąkowa ZUS	Racibórz, Rybnicka SGL
Racibórz, Łąkowa	Racibórz, Rybnicka
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka	Racibórz, Obora Kamieniok
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz, Dębicz
Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem	* Racibórz, Brzezie Zakładowa
Racibórz, Ocicka /Szczecińska	Racibórz, Brzezie Wygonowa
Racibórz, Ocice Gdańska	Racibórz, Brzezie Wygonowa
Racibórz, Ocice Kościół	Racibórz, Brzeska/Myśliwca
Racibórz, Ocice Tuwima Szkoła	* Racibórz, Brzeska
* Racibórz, Ocice Kołłątaja	* Racibórz, Brzeska Ogródki
Racibórz, Opawska /Kolonialna	* Racibórz, Brzeska
Racibórz, Opawska Działki	Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka
Racibórz, Opawska Mieszko	Racibórz, Pogrzebieńska Pętla
Racibórz, Opawska MYTO	Racibórz, Pogrzebieńska
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	Racibórz, Pogrzebieńska Widok

LINIA: 1 - RACIBÓRZ, POGRZEBIEŃSKA WIDOK - RACIBÓRZ, PLAC KONSTYTUCJI 3 MAJA	
obsługa w soboty, niedziele i święta	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Pogrzebieńska Widok	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka
Racibórz, Pogrzebieńska	Racibórz, Opawska MYTO
Racibórz, Pogrzebieńska Pętla	Racibórz, Opawska Mieszko
Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka	Racibórz, Opawska Działki
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Opawska /Kolonialna
* Racibórz, Brzeska Ogródki	* Racibórz, Ocice Kołtąja
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Ocice Kolonialna
Racibórz, Brzeska/Myśliwca	Racibórz, Ocice Kościół
Racibórz, Brzezie Wygonowa	Racibórz, Ocice Gdańska
Racibórz, Brzezie Zakładowa	Racibórz, Ocicka /Szczecińska
Racibórz, Dębicz	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem
Racibórz, Auchan	Racibórz, Ocicka Pszczyńska,
Racibórz, Obora Kamieniok	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna
Racibórz, Rybnicka	Racibórz, Opawska TBS
Racibórz, Rybnicka SGL	Racibórz, Opawska Galeria
Racibórz, Bosacka Policja	Racibórz, Batorego Dworzec Autobusowy
Racibórz, Bosacka/Jana	Racibórz, Bosacka Most Zamkowy
Racibórz, Batorego Dworzec Autobusowy	Racibórz, Bosacka/Cygarowa
Racibórz, Opawska Galeria	Racibórz, Rybnicka SGL
Racibórz, Opawska Matejki - Rondo	Racibórz, Rybnicka
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka	Racibórz, Obora Kamieniok
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz, Dębicz
Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem	* Racibórz, Brzezie Zakładowa
Racibórz, Ocicka /Szczecińska	Racibórz, Brzezie Wygonowa
Racibórz, Ocice Gdańska	Racibórz, Brzezie Wygonowa
Racibórz, Ocice Kościół	Racibórz, Brzeska/Myśliwca
Racibórz, Ocice Tuwima Szkoła	* Racibórz, Brzeska
* Racibórz, Ocice Kołtąja	* Racibórz, Brzeska Ogródki
Racibórz, Opawska /Kolonialna	* Racibórz, Brzeska
Racibórz, Opawska Działki	Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka
Racibórz, Opawska Mieszko	Racibórz, Pogrzebieńska Pętla
Racibórz, Opawska MYTO	Racibórz, Pogrzebieńska
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	Racibórz, Pogrzebieńska Widok



Schemat przebiegu linii Racibórz Pogrzebieńska Widok – Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja

Linia relacji: Racibórz Pogrzebieńska Widok – Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 1. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Brzezie, Obora, Płonia, Śródmieście, Nowe Zagrody i Ocice. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Pogrzebieńska Widok, który jest najdalej oddalonym punktem przystankowym w dzielnicy Brzezie i znajduje się w pobliżu granicy z gminą Kornowac. Przebieg linii obejmuje przejazd ul. Pogrzebieńską wraz z obsługą wszystkich przystanków wzdłuż tej ulicy. Następnie wariantowo proponuje się obsługę przystanków Racibórz Brzeska oraz Racibórz Brzeska Ogródki znajdujących się przy drodze do Lubomi. Obsługa tych przystanków zapewni dojazd do ogródków działkowych znajdujących się przy ulicy Brzeskiej na granicy miasta z gminą Lubomia oraz zapewni dostęp do komunikacji mieszkańcom południowej, najdalej wysuniętej części dzielnicy Brzezie. Następnie trasa linii przebiega ul. Wygonową w stronę Dębicza i DW 935 (ul. Rybnickiej). Prowadzenie linii ul. Wygonową zapewnia

dostęp do komunikacji publicznej znacznej ilości mieszkańców Brzezia zamieszkujących środkową część tej dzielnicy, znajdującą się w oddali od głównych ciągów komunikacyjnych. W dalszej części trasa prowadzi ul. Rybnicką obejmując ważne przystanki: Racibórz Auchan oraz Racibórz Obora Kamieniok, znajdujące się na terenie centrum handlowego w Oborze (Auchan, Castorama). Następnie linia biegnie wzdłuż drogi wojewódzkiej 935 przez dzielnicę Płonia obejmując przystanki przy ul. Rybnickiej oraz dalej ul. Bosacką (w pobliżu przychodni medycznej na ulicy Bielskiej) do dworca autobusowego znajdującego przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego w dni robocze trasa prowadzi ul. Kościuszki w kierunku dzielnicy Nowe Zagrody. Wariantowo w dni robocze linia powinna obejmować dojazd ulicą Łąkową do RAFAKO - największego zakładu przemysłowego w Raciborzu. Tworząc połączenie w kierunku RAFAKO zapewni się także dojazd do inspektoratu ZUS znajdującego się przy ulicy Łąkowej. Z ulicy Łąkowej trasa prowadzi w kierunku Placu Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. W przypadku obsługi linii w dni wolne od pracy tj. w soboty, niedziele i święta trasa linii powinna prowadzić z dworca autobusowego do Placu Konstytucji 3 Maja ulicami: Pocztową, Sejmową, Drzymały i Opawską. Przejazd ul. Kościuszki i Łąkową w dni wolne od pracy jest nieuzasadniony, ponieważ jest związany tylko z dojazdami do zakładów pracy. Objęcie przebiegiem ulicy Opawskiej pozwoli na zwiększenie napelnienia w dni wolne od pracy. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa prowadzi bezpośrednio ulicą Ocicką do dzielnicy Ocice (w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Ocickiej). Na terenie dzielnicy Ocice trasa prowadzi ulicami: Gdańską, Wrocławską, Tuwima, Kolonialną oraz następnie drogą wojewódzką 916 wzdłuż ulicy Opawskiej do Placu Konstytucji 3 Maja, który jest końcowym przystankiem linii.

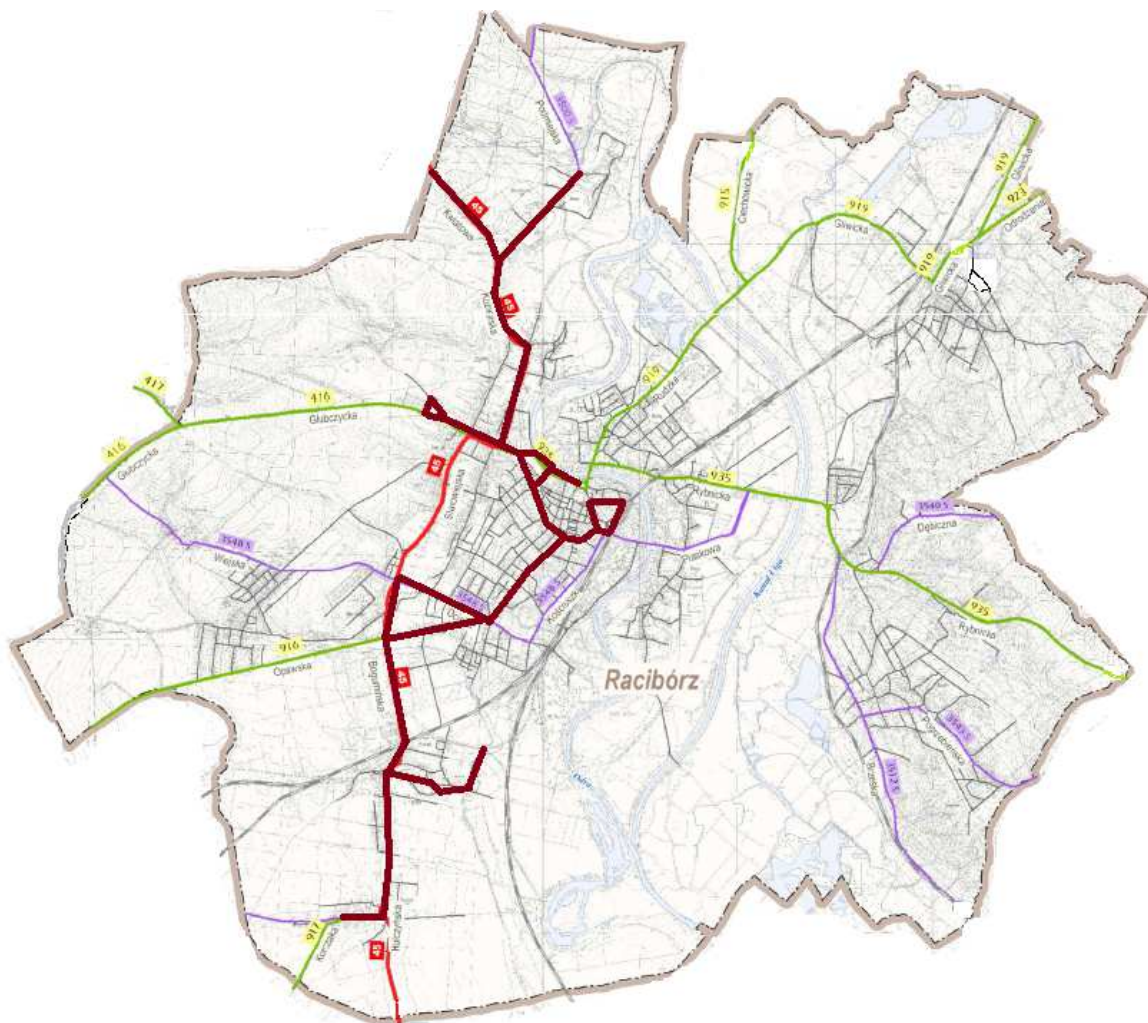
Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych dzielnicach. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości: Wojnowice leżącej w gminie Krzanowice oraz Lekartowa i Samborowic leżących w gminie Pietrowice

Wielkie z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z tymi gminami w celu wydłużenia w/w linii do miejscowości Samborowice z przejazdem przez Lekartów i Wojnowice. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w części gmin Krzanowice i Pietrowice Wielkie z Raciborzem przez Starostę Raciborskiego, ze względu na przebieg linii powiatowych, nie uwzględnia wszystkich ważnych aspektów społecznych i zaszłości historycznych transportu lokalnego oferowanego przez Miasto Racibórz.

7.2. Linia: Racibórz Sudół Pętla – Racibórz Miedonia Rudnicka

LINIA: 2 - RACIBÓRZ, SUDÓŁ PĘTLA - RACIBÓRZ, MIEDONIA RUDNICKA	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Sudół Pętla	* Racibórz, Miedonia Rudnicka
Racibórz, Sudół Makuszyńskiego	* Racibórz, Miedonia Sklep
Racibórz, Studzienna Osiedle	* Racibórz, Miedonia Podmiejska
* Racibórz, Studzienna Boisko	* Racibórz, Miedonia Podmiejska
* Racibórz, Studzienna Urbana	Racibórz, Miedonia OSP
* Racibórz, Studzienna PEC	Racibórz, Miedonia Podmiejska
* Racibórz, Studzienna Urbana	Racibórz, Miedonia Podmiejska
* Racibórz, Studzienna Boisko	Racibórz, Kozielska Myto
Racibórz, Studzienna Plac Zakopiański	Racibórz, Kozielska/Gdyńska
Racibórz, Bogumińska	* Racibórz, Głubczycka Sprawność
Racibórz, Opawska MYTO	* Racibórz, Gamowska Szpital
* Racibórz, Ocicka Pszczyńska	* Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	Racibórz, Strzecha
Racibórz, Opawska TBS	Racibórz, Londzina
Racibórz, Opawska Galeria	Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego
Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła	Racibórz, Opawska Galeria
Racibórz, Drewniana	Racibórz, Opawska Matejki - Rondo
* Racibórz, Głubczycka Sprawność	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka
* Racibórz, Gamowska Szpital	* Racibórz, Ocicka Pszczyńska
* Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza	* Racibórz, Bogumińska
Racibórz, Kozielska Kościół	Racibórz, Opawska MYTO
Racibórz, Kozielska/Gdyńska	Racibórz, Bogumińska
Racibórz, Kozielska Myto	Racibórz, Studzienna Plac Zakopiański
Racibórz, Miedonia Podmiejska	* Racibórz, Studzienna Boisko
Racibórz, Miedonia Podmiejska	* Racibórz, Studzienna Urbana
Racibórz, Miedonia OSP	* Racibórz, Studzienna PEC
* Racibórz, Miedonia Podmiejska	* Racibórz, Studzienna Urbana
* Racibórz, Miedonia Podmiejska	* Racibórz, Studzienna Boisko
* Racibórz, Miedonia Sklep	Racibórz, Studzienna Osiedle
* Racibórz, Miedonia Rudnicka	Racibórz, Sudół Makuszyńskiego
	Racibórz, Sudół Pętla



Schemat przebiegu linii Racibórz Sudół Pętla – Racibórz Miedonia Rudnicka

Linia relacji: Racibórz Sudół Pętla – Racibórz Miedonia Rudnicka stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 2. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Sudół, Studzienna, Nowe Zagrody, Śródmieście, Stara Wieś i Miedonia. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Sudół Pętla znajdującym się przy ul. Korczaka. Następnie trasa prowadzi ul. Hulczyńską w kierunku dzielnicy Studzienna. W Studziennej wariantowo linia obsługiwać będzie przystanki przy ulicach: Krętej i Urbana oraz na terenie parkingu zakładowego PEC. Ze Studziennej linia prowadzi ulicą Bogumińską w kierunku dzielnicy Nowe Zagrody i następnie ulicą Opawską do przystanku Plac Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Wariantowo dojazd do przystanku Plac Konstytucji 3 Maja może odbywać się ulicami Jana Pawła II i Ocicką, przy zapewnieniu obsługi przystanku Racibórz Ocicka Pszczyńska znajdującego się w

pobliżu Szkoły Podstawowej nr 18 i Gimnazjum nr 3 – dojazd uczniów do gimnazjum oraz połączenie do przychodni lekarskiej znajdującej się na ulicy Ocickiej. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa prowadzi ulicami: Opawską i Drzymały w kierunku dworca autobusowego znajdującego się przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa przebiega ulicami: Drzymały i Wojska Polskiego obejmując przystanek zlokalizowany przy Szkole Podstawowej nr 4. Z ulicy Wojska Polskiego linia biegnie ulicą Drewnianą do ulicy Reymonta, a następnie Odrostradą w kierunku Ronda Solidarności. Wariantowo trasa prowadzi w stronę ulicy Gamowskiej, gdzie znajduje się jeden z ważnych generatorów ruchu – Szpital Rejonowy. Następnie linia biegnie ulicą Kozielską w stronę dzielnicy Miedonia. W Miedoni trasa poprowadzona została ulicą Podmiejską do przystanku Racibórz Miedonia OSP, a następnie ulicą Kwiatową do granicy administracyjnej miasta. Zakończenie linii przywidziano na przystanku Racibórz Miedonia Rudnicka.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na w/w trasie mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne i historyczne miejscowości Rudnik z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) można dążyć do zawarcia porozumienia z gminą Rudnik w celu wydłużenia w/w linii do przystanku Rudnik Sylwestra. Organizacja transportu publicznego łączącego gminę Rudnik z Raciborzem przez Starostę Raciborskiego ze względu na przebieg linii powiatowych (brak przejazdu przez śródmieście) nie uwzględnia wszystkich ważnych aspektów społecznych transportu lokalnego organizowanego przez Miasto Racibórz.

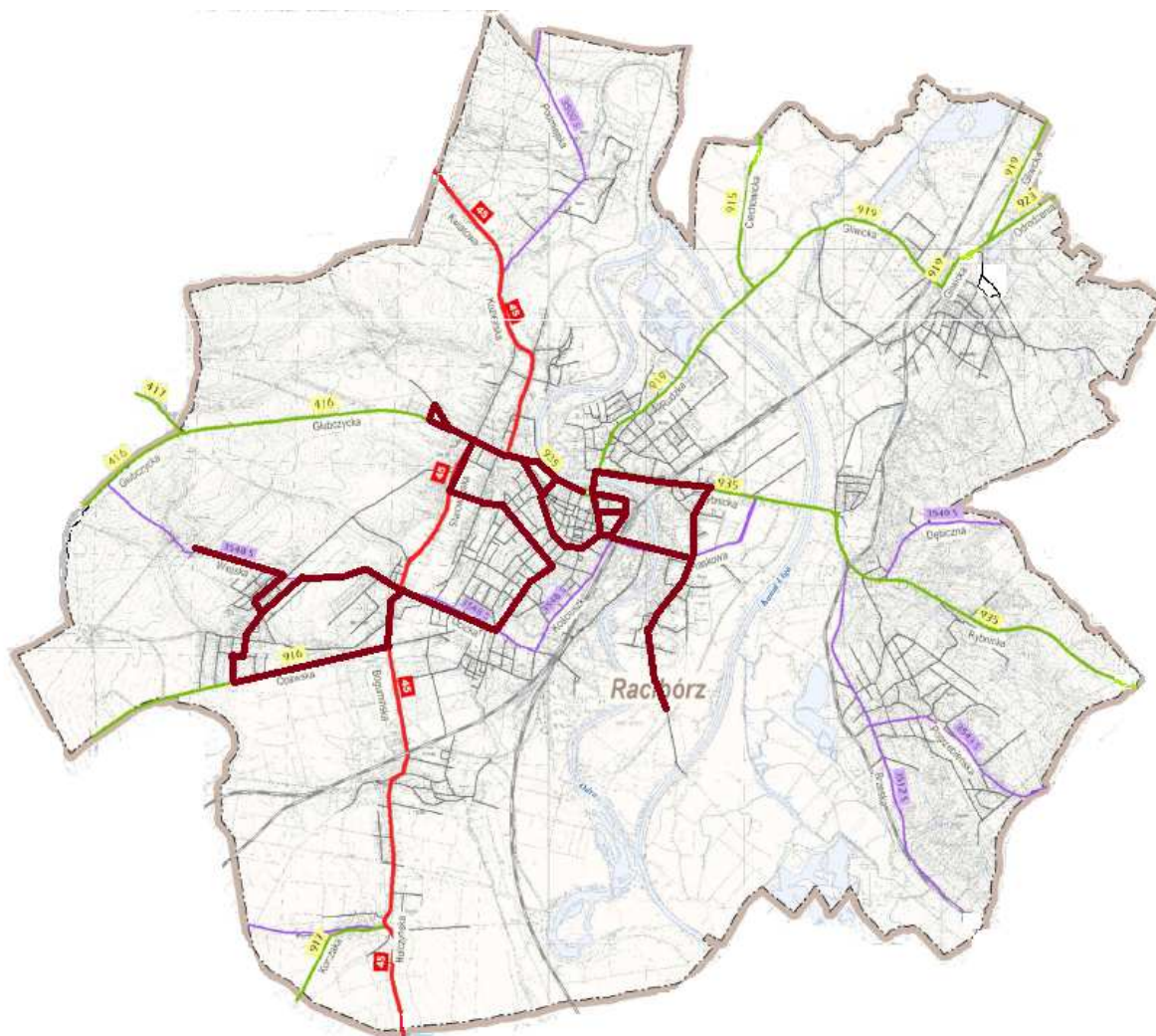
7.3. Linia: Racibórz Płonia Graniczna – Racibórz Ocice Górna / Górne

LINIA: 3 - RACIBÓRZ, PŁONIA GRANICZNA - RACIBÓRZ, OCICE GÓRNA / GÓRNE	
<i>relacja: tam w dni robocze</i>	
Racibórz, Płonia Graniczna	
Racibórz, Płonia Mieszka Raciborskiego	
Racibórz, Płonia Kościół	
Racibórz, Sudecka Szkoła	
Racibórz, Szkolna	
Racibórz, Rybnicka SGL	
Racibórz, Bosacka Policja	
Racibórz, Bosacka/Jana	
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	
Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła	
Racibórz, Drewniana	
Racibórz, Głubczycka Sprawność	
* Racibórz, Gamowska Szpital	
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	
Racibórz, Starowiejska/Michejdy	
Racibórz, Michejdy	
Racibórz, Ogrodowa/Pracy	
Racibórz, Ogrodowa/Ludwika	
Racibórz, Opawska Matejki - Rondo	
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka	
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	
WARIANT:A	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem
	Racibórz, Ocicka /Szczecińska
	Racibórz, Ocice Gdańska
	Racibórz, Ocice Górna
	Racibórz, Ocice Osiedleńcza
	Racibórz, Ocicka / Osiedleńcza
	Racibórz, Ocice Górne
WARIANT:B	Racibórz, Opawska Mieszko
	Racibórz, Opawska Działki
	Racibórz, Opawska /Kolonialna
	Racibórz, Ocice Kolonialna
	Racibórz, Ocice Kościół
	Racibórz, Ocice Górna

LINIA: 3 - RACIBÓRZ, PŁONIA GRANICZNA - RACIBÓRZ, OCICE GÓRNE / GÓRNE	
<i>relacja: powrót w dni robocze</i>	
Racibórz, Ocice Górna	
Racibórz, Ocice Kościół	
Racibórz, Ocice Tuwima Szkoła	
Racibórz, Opawska /Kolonialna	
Racibórz, Opawska Działki	
Racibórz, Opawska Mieszko	
Racibórz, Ocice Górne	
Racibórz, Ocicka /Osiedleńcza	
Racibórz, Ocice Osiedleńcza	
Racibórz, Ocice Górna	
Racibórz, Ocice Gdańska	
Racibórz, Ocicka /Szczecińska	
Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem	
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	
Racibórz, Opawska TBS	
Racibórz, Ogrodowa/Ludwika	
Racibórz, Ogrodowa/Pracy	
Racibórz, Michejdy	
Racibórz, Starowiejska/Michejdy	
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	
* Racibórz, Gamowska Szpital	
Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza	
Racibórz, Strzecha	
Racibórz, Londzina	
Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła	
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	
Racibórz, Bosacka Most Zamkowy	
Racibórz, Bosacka/Cygarowa	
Racibórz, Rybnicka SGL	
Racibórz, Szkolna	
Racibórz, Sudecka Szkoła	
Racibórz, Płonia Kościół	
Racibórz, Płonia Mieszka Raciborskiego	
Racibórz, Płonia Graniczna	

LINIA: 3 - RACIBÓRZ, PŁONIA GRANICZNA - RACIBÓRZ, OCICE GÓRNE / GDAŃSKA	
<i>relacja: tam w dni wolne od pracy</i>	
Racibórz, Płonia Graniczna Racibórz, Płonia Mieszka Raciborskiego Racibórz, Płonia Kościół Racibórz, Sudecka Szkoła Racibórz, Piaskowa Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła Racibórz, Drewniana Racibórz, Głubczycka Sprawność * Racibórz, Gamowska Szpital Racibórz, Starowiejska Mleczarnia Racibórz, Starowiejska/Michejdy Racibórz, Michejdy Racibórz, Ogrodowa/Pracy Racibórz, Ogrodowa/Ludwika Racibórz, Opawska Matejki - Rondo Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka Racibórz, Ocicka Pszczyńska	
WARIANT: A	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem Racibórz, Ocicka /Szczecińska Racibórz, Ocice Osiedleńcza Racibórz, Ocice Górne
	WARIANT: B Racibórz, Opawska Mieszko Racibórz, Opawska Działki Racibórz, Opawska /Kolonialna Racibórz, Ocice Kolonialna Racibórz, Ocice Kościół Racibórz, Ocice Gdańska

LINIA: 3 - RACIBÓRZ, PŁONIA GRANICZNA - RACIBÓRZ, OCICE GÓRNE
<i>relacja: powrót w dni wolne od pracy</i>
Racibórz, Ocice Górne Racibórz, Ocice Gdańska Racibórz, Ocicka /Szczecińska Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem Racibórz, Ocicka Pszczyńska Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna Racibórz, Opawska TBS Racibórz, Ogrodowa/Ludwika Racibórz, Ogrodowa/Pracy Racibórz, Michejdy Racibórz, Starowiejska/Michejdy Racibórz, Starowiejska Mleczarnia * Racibórz, Gamowska Szpital Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza Racibórz, Strzecha Racibórz, Londzina Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego Racibórz, Piaskowa Racibórz, Sudecka Szkoła Racibórz, Płonia Kościół Racibórz, Płonia Mieszka Raciborskiego Racibórz, Płonia Graniczna



Schemat przebiegu linii Racibórz Płonia Graniczna – Racibórz Ocice Górna/Górne

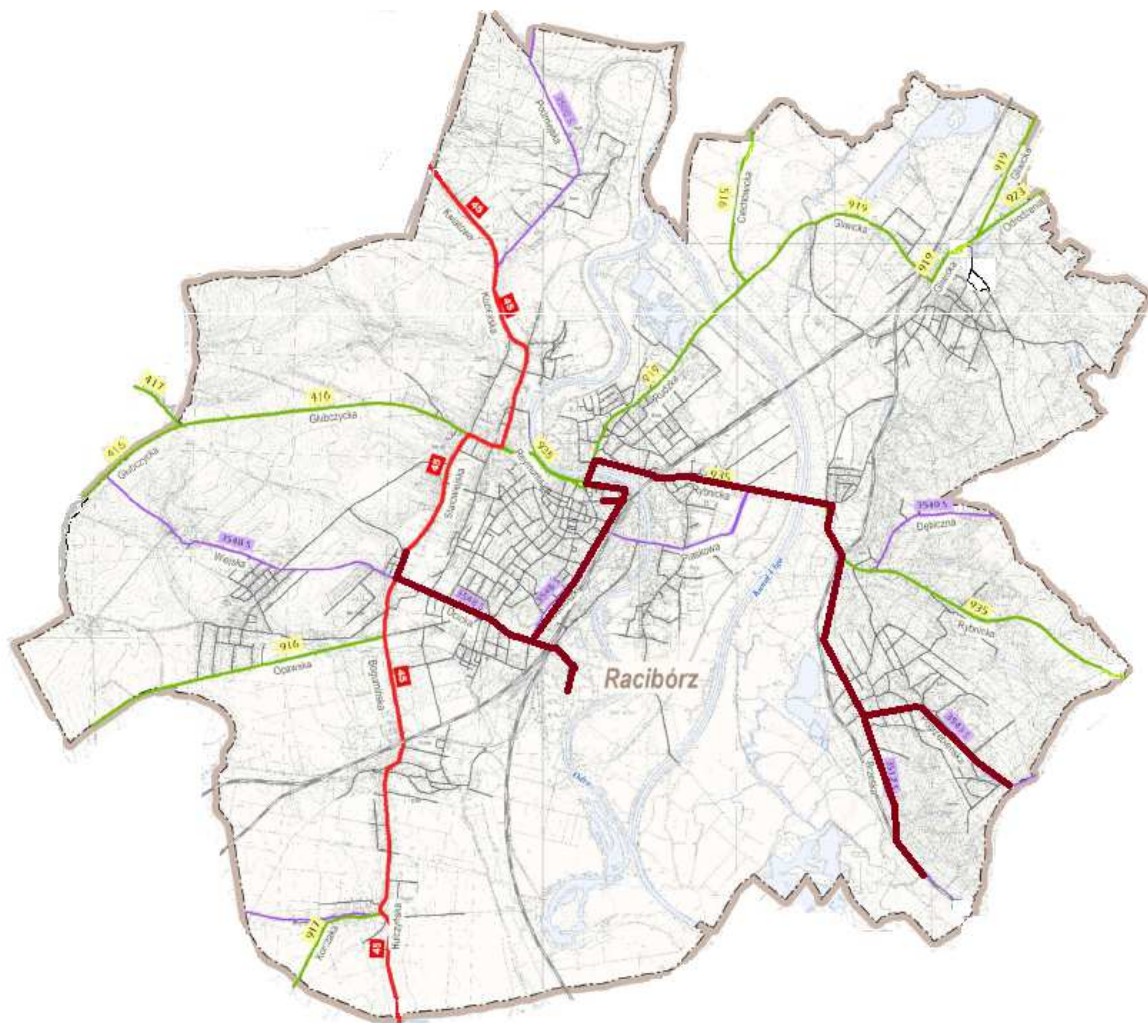
Linia relacji: Racibórz Płonia Graniczna – Racibórz Ocice Górna/Górne stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 3. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Płonia, Śródmieście, Stara Wieś, Nowe Zagrody i Ocice. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Płonia Graniczna znajdującym się na ulicy Sudeckiej, przy ostatnich zabudowaniach od strony Kanału Ulga. W dzielnicy Płonia linia prowadzi ulicą Sudecką obejmując wszystkie przystanki rozlokowane przy tej trasie. Następnie linia biegnie ulicą Szkolną do skrzyżowania z ulicą Rybnicką (DW935). W dalszej części linia obejmuje swym zasięgiem przystanki usytuowane przy ulicy Bosackiej (także w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Bielskiej) i prowadzi do dworca autobusowego lokalizowanego na ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi ulicami: Drzymały i Wojska Polskiego obsługując

przystanek zlokalizowany przy Szkole Podstawowej nr 4. Z ulicy Wojska Polskiego linia biegnie ulicą Drewnianą do ulicy Reymonta, a następnie Odrostradą w kierunku Ronda Solidarności. Wariantowo trasa prowadzi w stronę ulicy Gamowskiej, gdzie znajduje się jeden z ważnych generatorów ruchu – Szpital Rejonowy. Następnie linia biegnie ulicami: Starowiejską, Michejdy i Ogrodową do skrzyżowania z ulicą Opawską. Z ulicy Opawskiej linia biegnie w stronę Nowych Zagród i Placu Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa prowadzi bezpośrednio ulicą Ocicką do dzielnicy Ocice (obsługując przystanek w pobliżu przychodni lekarskiej ulicy Ocickiej). Na terenie dzielnicy Ocice trasa prowadzi ulicą Ocicką w pobliżu cmentarza komunalnego „Jeruzalem” oraz dalej ulicami: Gdańską, Osiedleńczą i Górną. Jeden z wariantów linii obejmuje także dojazd do przystanku Racibórz Ocice Górne. Biorąc pod uwagę zapotrzebowanie dotyczące dojazdu do zakładów Mieszko oraz ogródków działkowych warianty linii przewidują dodatkowo przejazd z przystanku Plac Konstytucji 3 Maja ulicą Opawską - drogą wojewódzką 916 w kierunku Ocic. Wtedy w Ocicach trasa linii będzie prowadzić ulicami: Kolonialną, Tuwima i Wrocławską do przystanku Racibórz Ocice Górna.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.4. Linia: Racibórz Starowiejska Pętla – Racibórz Pogrzebieńska Widok

LINIA: 4 - RACIBÓRZ, STAROWIEJSKA PĘTLA - RACIBÓRZ, POGRZEBIEŃSKA WIDOK	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Starowiejska Pętla	Racibórz, Pogrzebieńska Widok
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz, Pogrzebieńska
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	Racibórz, Pogrzebieńska Pętla
Racibórz, Łąkowa	Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka
* Racibórz, Łąkowa ZUS	* Racibórz, Brzeska
* Racibórz, RAFAKO	* Racibórz, Brzeska Ogródki
* Racibórz, Łąkowa ZUS	* Racibórz, Brzeska
Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa	Racibórz, Brzeska/Myśliwca
Racibórz, Kościuszki Staszica	Racibórz, Dębicz
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	Racibórz, Auchan
Racibórz, Bosacka Most Zamkowy	Racibórz, Obora, Kamieniok
Racibórz, Bosacka/Cygarowa	Racibórz, Rybnicka
Racibórz, Rybnicka SGL	Racibórz, Rybnicka SGL
Racibórz, Rybnicka	Racibórz, Bosacka Policja
Racibórz, Obora, Kamieniok	Racibórz, Bosacka/Jana
Racibórz, Dębicz	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego
Racibórz, Brzeska/Myśliwca	Racibórz, Kościuszki Staszica
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa
* Racibórz, Brzeska Ogródki	* Racibórz, Łąkowa ZUS
* Racibórz, Brzeska	* Racibórz, RAFAKO
Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka	* Racibórz, Łąkowa ZUS
Racibórz, Pogrzebieńska Pętla	Racibórz, Łąkowa
Racibórz, Pogrzebieńska	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka
Racibórz, Pogrzebieńska Widok	Racibórz, Ocicka Pszczyńska
	Racibórz, Starowiejska Pętla



Schemat przebiegu linii Racibórz Starowiejska Pętla – Racibórz Pogrzebieńska Widok

Linia relacji: Racibórz Starowiejska Pętla – Racibórz Pogrzebieńska Widok stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 4. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Nowe Zagrody, Śródmieście, Ostróg, Płonia i Brzezie. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Starowiejska Pętla. Następnie trasa prowadzi ulicą Ocicką (obsługując przystanek w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Ocickiej) do przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja linia biegnie ulicą Łąkową obsługując także przystanki autobusowe w pobliżu inspektoratu ZUS do przystanku Racibórz Łąkowa RAFAKO i dalej ulicami: Kościuszki i Kolejową do dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi poprzez rondo na

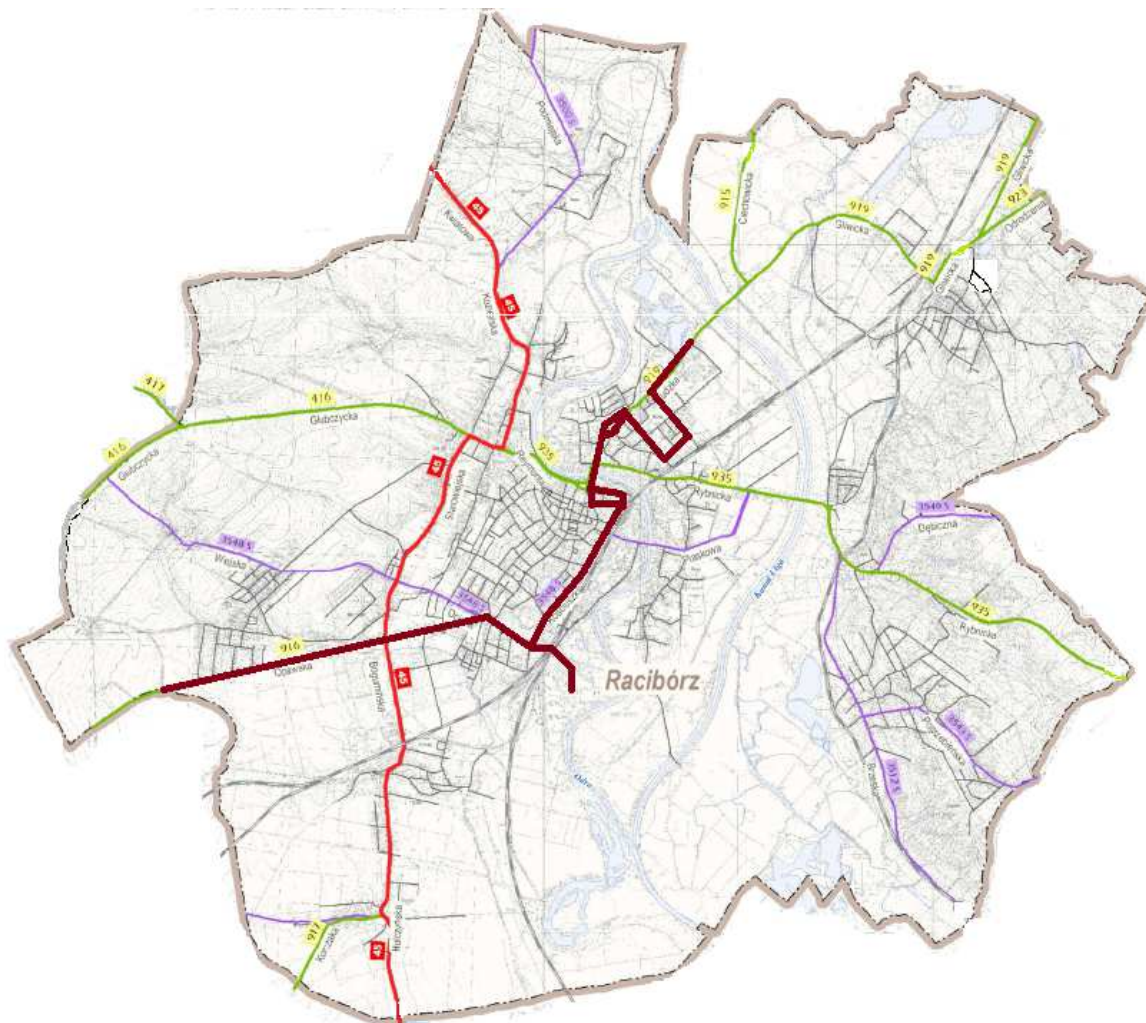
Placu Mostowym na Ostróg i dalej ulicami: Bosacką (w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Bielskiej) i Rybnicką w stronę Obory. W Oborze linia obejmuje ważny przystanek Racibórz Obora Kamieniok znajdujący się na terenie centrum handlowego w Oborze (Auchan, Castorama). Z centrum handlowego trasa prowadzi w stronę Brzezia ulicą Brzeską. W dzielnicy Brzezie przyjęto wariantowo obsługę przystanków Racibórz Brzeska oraz Racibórz Brzeska Ogródki znajdujących się przy drodze do Lubomi. Obsługa tych przystanków zapewni dojazd do ogródków działkowych znajdujących się przy ulicy Brzeskiej na granicy miasta z gminą Lubomia oraz zapewni dostęp do komunikacji miejskiej mieszkańcom południowej, najdalej wysuniętej części dzielnicy Brzezie. Następnie linia prowadzi ulicą Pogrzebieńską do przystanku końcowego Racibórz Pogrzebieńska Widok, który jest najdalej wysuniętym przystankiem w dzielnicy Brzezie leżącym na granicy z gminą Kornowac.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości Pogrzebień leżącej poza granicami miasta (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) można dążyć do zawarcia porozumienia z gminą Kornowac w celu wydłużenia w/w linii do przystanku Pogrzebień Kościół. Organizacja transportu publicznego łączącego gminę Kornowac z Raciborzem przez Starostów: Raciborskiego i Wodzisławskiego, ze względu na przebieg linii powiatowych, nie uwzględnia wszystkich ważnych aspektów społecznych transportu lokalnego oferowanego przez Miasto Racibórz (przejazd przez dzielnice: Śródmieście i Nowe Zagrody do ulicy Starowiejskiej).

7.5. Linia: Racibórz Komunalna – Racibórz Ocice Kołłątaja

LINIA: 6 - RACIBÓRZ, KOMUNALNA - RACIBÓRZ, OCICE KOŁŁĄTAJA	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Komunalna	Racibórz, Ocice Kołłątaja
Racibórz, Rudzka/Komunalna	Racibórz, Opawska /Kolonialna
Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień	Racibórz, Opawska Działki
Racibórz, Siwonia	Racibórz, Opawska Mieszko
Racibórz, Lotnicza Rameta	Racibórz, Opawska MYTO
Racibórz, Królewska Szkoła	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna
Racibórz, Armii Krajowej/Rogera	Racibórz, Łąkowa
Racibórz, Armii Krajowej Kościół	* Racibórz, Łąkowa ZUS
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	* Racibórz, RAFAKO
Racibórz, Kościuszki Staszica	* Racibórz, Łąkowa ZUS
Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa	Racibórz, Kościuszki/Eichendorffa
* Racibórz, Łąkowa ZUS	Racibórz, Kościuszki Staszica
* Racibórz, RAFAKO	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego
* Racibórz, Łąkowa ZUS	Racibórz, Armii Krajowej Technikum
Racibórz, Łąkowa	Racibórz, Rudzka
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka	Racibórz, Królewska Szkoła
Racibórz, Opawska MYTO	Racibórz, Lotnicza Rameta
Racibórz, Opawska Mieszko	Racibórz, Siwonia
Racibórz, Opawska Działki	Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień
Racibórz, Opawska /Kolonialna	Racibórz, Komunalna
Racibórz, Ocice Kołłątaja	



Schemat przebiegu linii Racibórz Komunalna – Racibórz Ocice Kołłątaja

Linia relacji: Racibórz Komunalna – Racibórz Ocice Kołłątaja stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 6. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Ostróg, Śródmieście, Nowe Zagrody i Ocice. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Komunalna, który jest ostatnim przystankiem w dzielnicy Ostróg przy wyjeździe w kierunku Markowic. Z ulicy Komunalnej trasa prowadzi ulicą Rudzką w kierunku osiedla bloków mieszkalnych w dzielnicy Ostróg. Przejazd ulicami: Siwonia, Przejazdową i Królewską zapewnia dostęp do komunikacji mieszkańcom tej części Raciborza. Z ulicy Królewskiej linia prowadzi ulicą Armii Krajowej (przejazd na kierunku powrotnym tj. do ulicy Królewskiej odbywa się ulicą Rudzką) w kierunku dworca autobusowego znajdującego się przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi ulicami: Kolejową i Kościuszki w kierunku dzielnicy

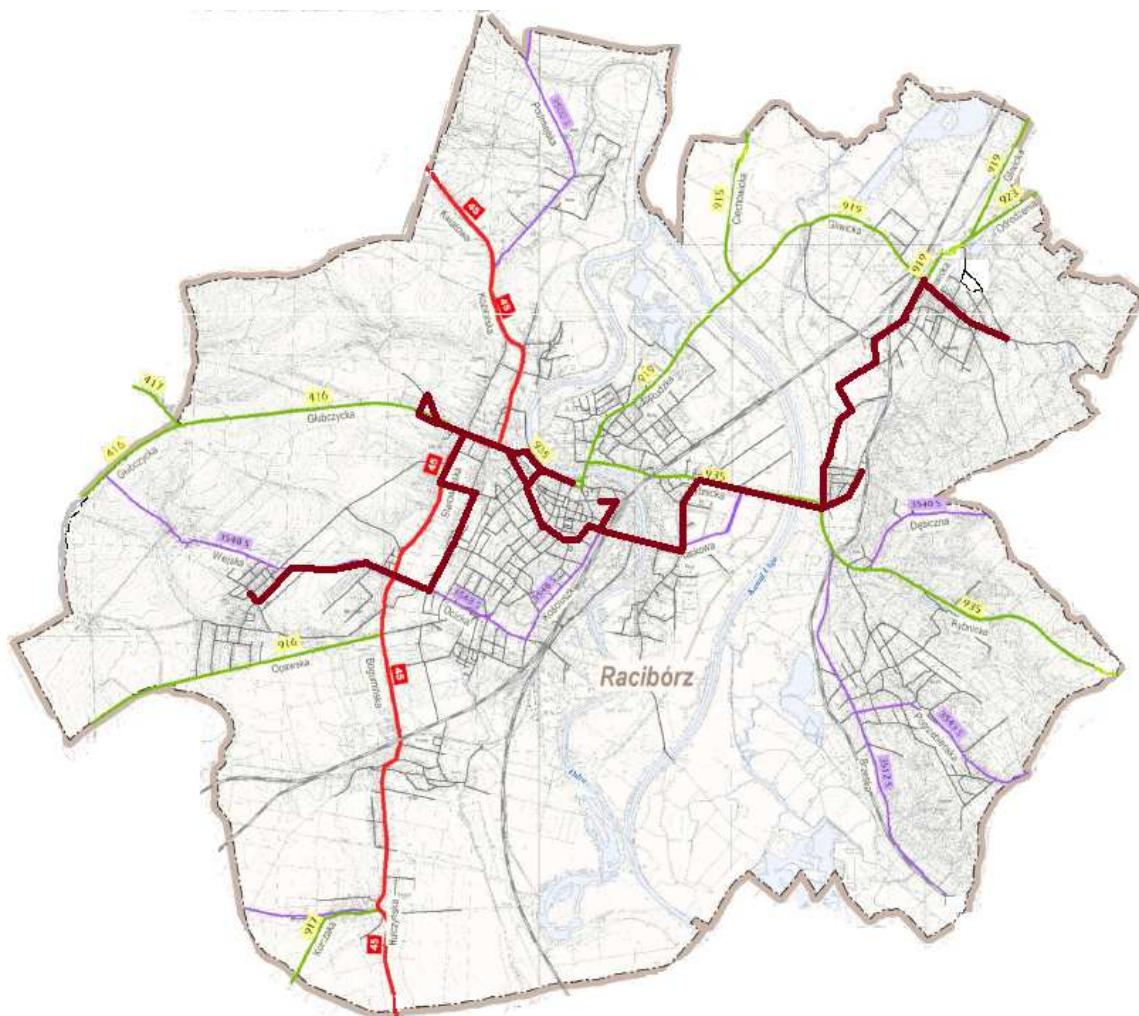
Nowe Zagrody. Wariantowo w dni robocze linia powinna obejmować także dojazd do RAFAKO - największego zakładu przemysłowego w Raciborzu. Zapewniając połączenie w kierunku RAFAKO zapewni się także dojazd do inspektoratu ZUS znajdującego się przy ulicy Łąkowej. Z ulicy Łąkowej trasa prowadzi w kierunku Placu Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa biegnie wzdłuż ulicy Opawskiej do granicy miasta. Linia kończy swój bieg na przystanku Racibórz Ocice Kołłątaja, ostatnim w granicach administracyjnych miasta usytuowanym przy wylocie na Samborowice.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości: Wojnowice leżącej w gminie Krzanowice oraz Lekartowa i Samborowic leżących w gminie Pietrowice Wielkie z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) można dążyć do zawarcia porozumienia z tymi gminami w celu wydłużenia w/w linii do Samborowic z uwzględnieniem przejazdu przez Lekartów i Wojnowice. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w części gmin Krzanowice i Pietrowice Wielkie z Raciborzem przez Starostę Raciborskiego, ze względu na przebieg linii powiatowych (brak dojazdu do RAFAKO oraz w kierunku Ostroga), nie uwzględnia wszystkich ważnych aspektów społecznych i zaszłości historycznych transportu lokalnego oferowanego przez Miasto Racibórz.

7.6. Linia: Racibórz Markowice Hetmańska – Racibórz Ocice Górna

LINIA: 7 - RACIBÓRZ, MARKOWICE HETMAŃSKA - RACIBÓRZ, OCICE GÓRNA	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Markowice Hetmańska	Racibórz, Ocice Górna
Racibórz, Markowice Powstańców Śląskich	Racibórz, Ocice Osiedleńcza
* Racibórz, Obora Las	Racibórz, Ocice Gdańska
Racibórz, Obora Kamieniok	Racibórz, Ocicka /Szczecińska
Racibórz, Rybnicka	Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem
Racibórz, Szkolna	Racibórz, Ocicka Pszczyńska
Racibórz, Piaskowa SGL	Racibórz, Mariańska Ocicka
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	Racibórz, Mariańska
Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła	Racibórz, Michejdy
Racibórz, Londzina	Racibórz, Starowiejska/Michejdy
Racibórz, Głubczycka Sprawność	Racibórz, Starowiejska Mleczarnia
* Racibórz, Gamowska Szpital	* Racibórz, Gamowska Szpital
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza
Racibórz, Starowiejska/Michejdy	Racibórz, Strzecha
Racibórz, Mariańska / Michejdy	Racibórz, Londzina
Racibórz, Mariańska	Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła
Racibórz, Mariańska Ocicka	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz, Piaskowa SGL
Racibórz, Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Racibórz, Szkolna
Racibórz, Ocicka /Szczecińska	Racibórz, Rybnicka
Racibórz, Ocice Gdańska	Racibórz, Obora Kamieniok
Racibórz, Ocice Osiedleńcza	* Racibórz, Obora Las
Racibórz, Ocice Górna	Racibórz, Markowice Kościół
	Racibórz, Markowice Hetmańska



Schemat przebiegu linii Racibórz Markowice Hetmańska – Racibórz Ocice Górna

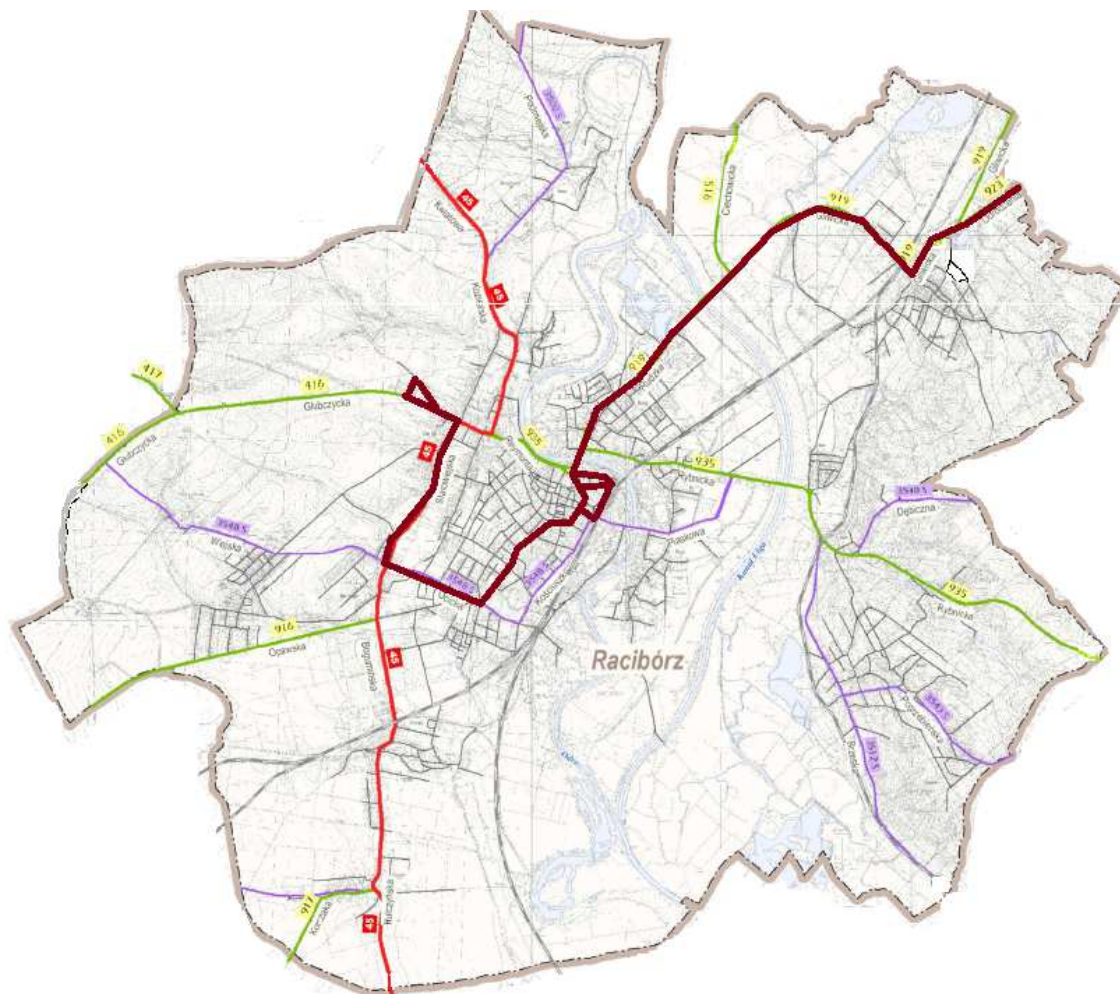
Linia relacji: Racibórz Markowice Hetmańska – Racibórz Ocice Górna stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 7. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Markowice, Płonia, Śródmieście, Stara Wieś, Nowe Zagrody i Ocice. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Markowice Hetmańska, który jest położony w dzielnicy Markowice na osiedlu domków jednorodzinnych położonych za kościołem przy drodze lokalnej w kierunku Kobyli. Z ulicy Hetmańskiej linia prowadzi do przystanku Racibórz Markowice Kościół będącego głównym przystankiem w tej dzielnicy (w kierunku Raciborza obowiązuje przystanek Racibórz Markowice Powstańców Śląskich). Następnie trasa przebiega ulicą Olimpijczyka w kierunku Obory. W Oborze wariantowo przyjęto obsługę przystanku Racibórz Obora Las położonego w pobliżu wejścia do Arboretum Bramy Morawskiej oraz w pobliżu kąpieliska miejskiego. W/w linia obejmuje także ważny przystanek Racibórz Obora Kamieniok znajdujący się na terenie centrum

handlowego w Oborze (Auchan, Castorama). Z centrum handlowego trasa prowadzi ulicą Rybnicką w stronę Śródmieścia. W dzielnicy Płonia linia obejmuje dodatkowo przejazd ulicami: Szkolną (przy SGL Carbon) oraz Piaskową i następnie prowadzi do dworca autobusowego usytuowanego w śródmieściu przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi ulicami: Drzymały i Wojska Polskiego obsługując przystanek zlokalizowany przy Szkole Podstawowej nr 4. Z ulicy Wojska Polskiego linia biegnie ulicami: Londzina lub Drewnianą do ulicy Reymonta, a następnie Odrostradą w kierunku Ronda Solidarności. Wariantowo trasa prowadzi w stronę ulicy Gamowskiej, gdzie znajduje się jeden z ważnych generatorów ruchu – Szpital Rejonowy. Następnie linia biegnie ulicami: Starowiejską, Michejdy i Mariańską do skrzyżowania z ulicą Ocicką, następnie ulicą Ocicką w kierunku dzielnicy Ocice (obsługując przystanek w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Ocickiej). Na terenie Ocic trasa prowadzi ulicami: Gdańską i Osiedleńczą do przystanku Racibórz Ocice Górna, który jest końcowym przystankiem linii.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.7. Linia: Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Markowice Słoneczny Stok

LINIA: 8 - RACIBÓRZ, GAMOWSKA SZPITAL - RACIBÓRZ, MARKOWICE SŁONECZNY STOK	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Gamowska Szpital	Racibórz, Markowice Słoneczny Stok
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	Racibórz, Markowice Centrum
Racibórz, Starowiejska Mieszko	Racibórz, Markowice Kościół
Racibórz, Starowiejska Pętla	Racibórz, Markowice Łokietka
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz, Rudzka/Komunalna
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień
Racibórz, Opawska TBS	Racibórz, Armii Krajowej/Rogera
Racibórz, Opawska Galeria	Racibórz, Armii Krajowej Kościół
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego
Racibórz, Armii Krajowej Technikum	Racibórz, Opawska Galeria
Racibórz, Armii Krajowej/Królewska	Racibórz, Opawska Matejki - Rondo
Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka
Racibórz, Rudzka/Komunalna – most	Racibórz, Ocicka Pszczyńska
Racibórz, Markowice Łokietka	Racibórz, Starowiejska Pętla
Racibórz, Markowice Kościół	Racibórz, Starowiejska Mieszko
Racibórz, Markowice Słoneczny Stok	Racibórz, Starowiejska Mleczarnia
	Racibórz, Gamowska Szpital



Schemat przebiegu linii Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Markowice Słoneczny Stok

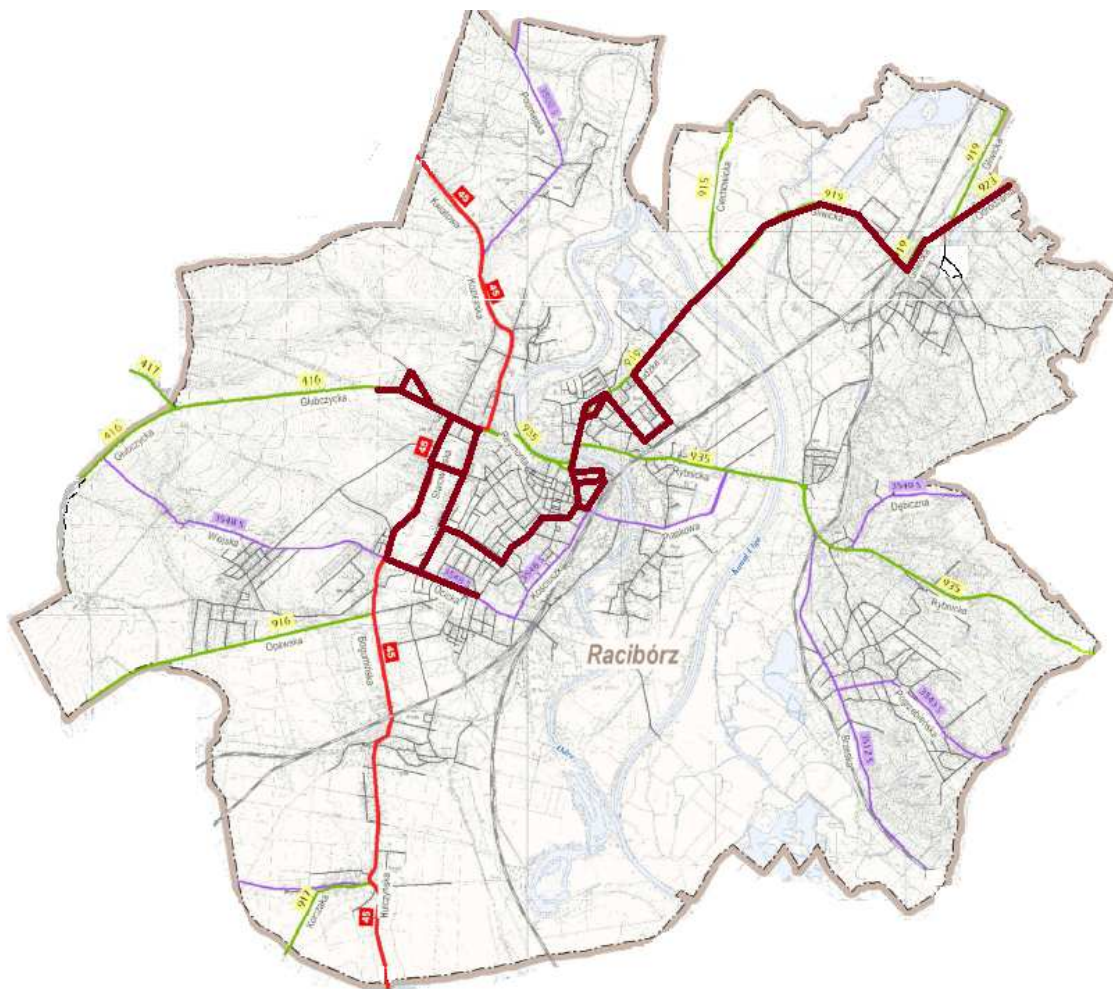
Linia relacji: Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Markowice Słoneczny Stok stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 8. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Stara Wieś, Nowe Zagrody, Śródmieście, Ostróg oraz Markowice. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Gamowska Szpital usytuowanym przed wejściem głównym do Szpitala Rejonowego. Następnie trasa linii prowadzi ulicami: Głębczycką, Starowiejską i Ocicką (obsługując przystanek w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Ocickiej) do przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa biegnie ulicami: Opawską oraz Drzymały w kierunku dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi przez dzielnicę Ostróg

ulicami: Armii Krajowej oraz Rudzką w kierunku osiedla bloków mieszkalnych w dzielnicy Ostróg. Przejazd ulicami Królewską, Przejazdową i Siwonia zapewnia bliski dostęp do komunikacji mieszkańcom tej części Raciborza. Następnie trasa biegnie wzdłuż ulicy Rudzkiej w kierunku dzielnicy Markowice. W Markowicach linia zachowuje obsługę głównego przystanku w tej dzielnicy tj. Racibórz Markowice Kościół i dalej prowadzi do przystanku końcowego Racibórz Markowice Słoneczny Stok usytuowanego w pobliżu nowo wybudowanego osiedla domków jednorodzinnych na granicy gminy, przy drodze wylotowej w kierunku Raszczyca.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.8. Linia: Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja – Racibórz Markowice Słoneczny Stok

LINIA: 9 - RACIBÓRZ, PLAC KONSTYTUCJI 3 MAJA - RACIBÓRZ, MARKOWICE SŁONECZNY STOK	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja / Ocicka Racibórz, Ocicka Pszczyńska Racibórz, Starowiejska Pętla Racibórz, Starowiejska Mieszko * Racibórz, Starowiejska Mleczarnia * Racibórz, Gamowska Szpital * Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza Racibórz, Mariańska / Michejdy Racibórz, Mariańska Racibórz, Matejki Szkoła Racibórz, Opawska TBS Racibórz, Opawska Galeria Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego Racibórz, Armii Krajowej Technikum Racibórz, Rudzka Racibórz, Królewska Szkoła Racibórz, Lotnicza Rameta Racibórz, Siwonia Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień * Racibórz, Komunalna Racibórz, Rudzka/Komunalna – most Racibórz, Markowice Łokietka Racibórz, Markowice Kościół Racibórz, Markowice Słoneczny Stok	Racibórz, Markowice Słoneczny Stok Racibórz, Markowice Centrum / Kościół Racibórz, Markowice Łokietka * Racibórz, Komunalna Racibórz, Rudzka/Komunalna Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień Racibórz, Siwonia Racibórz, Lotnicza Rameta Racibórz, Królewska Szkoła Racibórz, Armii Krajowej/Rogera Racibórz, Armii Krajowej Kościół Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego Racibórz, Opawska Galeria Racibórz, Opawska Matejki - Rondo Racibórz, Matejki Szkoła Racibórz, Mariańska Racibórz, Michejdy * Racibórz, Głubczycka Sprawność * Racibórz, Gamowska Szpital * Racibórz, Głubczycka Cmentarz * Racibórz, Starowiejska Mleczarnia Racibórz, Starowiejska Mieszko Racibórz, Starowiejska Pętla Racibórz, Ocicka Pszczyńska Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna



Schemat przebiegu linii Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja – Racibórz Markowice Słoneczny Stok

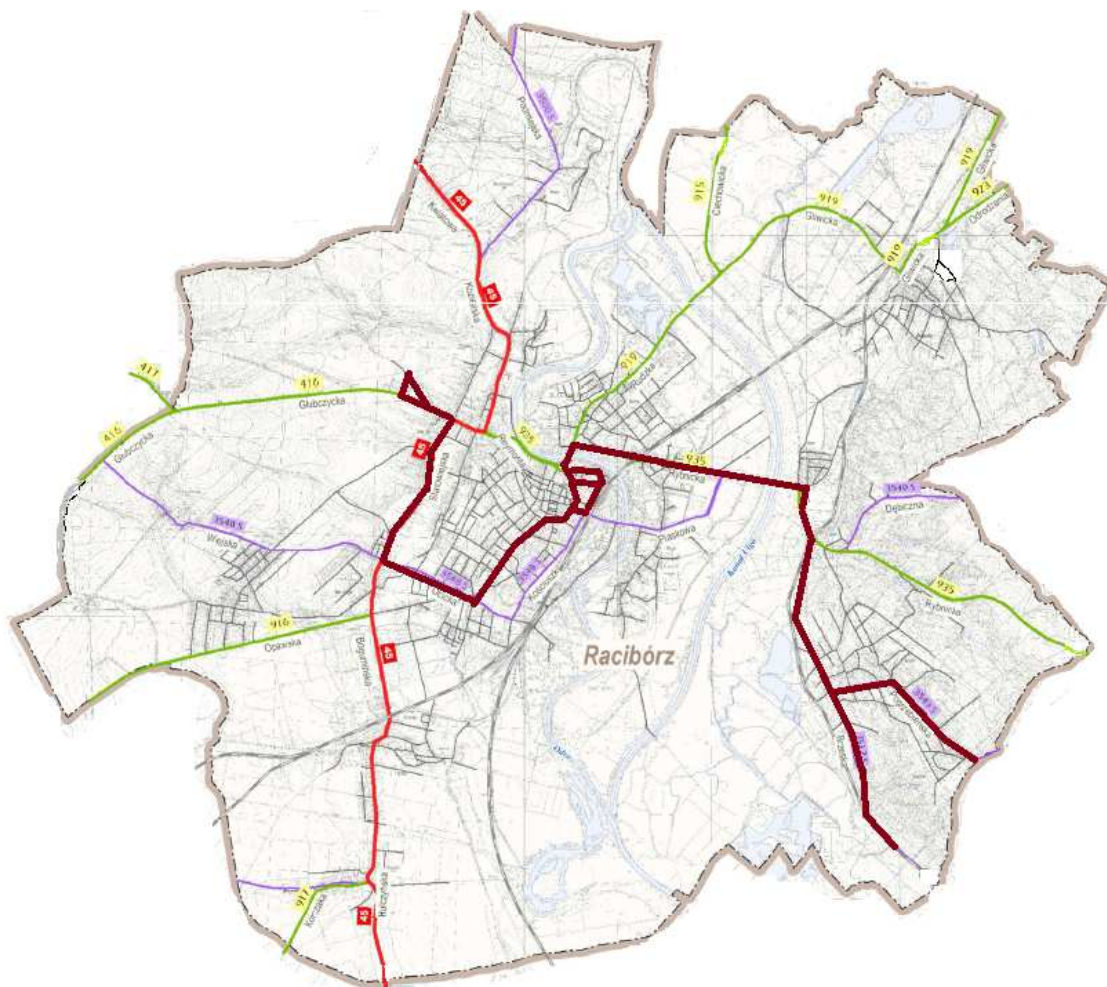
Linia relacji: *Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja – Racibórz Markowice Słoneczny Stok* stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 9. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Nowe Zagrody, Stara Wieś, Śródmieście, Ostróg oraz Markowice. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa biegnie ulicą Ocicką (obsługując przystanek w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Ocickiej) w kierunku skrzyżowania z ulicą Starowiejską. Następnie linia prowadzi ulicą Starowiejską do skrzyżowania z ulicą Michejdy. Wariantowo przyjęto obsługę przystanków Racibórz Gamowska Szpital (obsługa najważniejszych generatorów ruchu). W wyniku dojazdu do ulicy Gamowskiej wymagana będzie dodatkowo obsługa przystanków znajdujących na ulicy Głęboczkiej. Z ulicy Michejdy trasa linii prowadzi ulicą Mariańską do skrzyżowania z ulicą Matejki. Dalej linia biegnie ulicą Matejki w pobliżu Szkoły Podstawowej nr 15 do

skrzyżowania z ulicą Opawską i następnie ulicami: Opawską oraz Drzymały w kierunku dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi przez dzielnicę Ostróg ulicami: Armii Krajowej oraz Rudzką w kierunku osiedla bloków mieszkalnych w dzielnicy Ostróg. Przejazd ulicami: Królewską, Przejazdową i Siwonia zapewnia bliski dostęp do komunikacji mieszkańcom tej części Raciborza. Następnie linia przebiega wzdłuż ulicy Rudzkiej w kierunku dzielnicy Markowice. W Markowicach linia zachowuje obsługę głównego przystanku w tej dzielnicy tj. Racibórz Markowice Kościół i dalej prowadzi do przystanku końcowego Racibórz Markowice Słoneczny Stok, usytuowanego w pobliżu nowo wybudowanego osiedla domków jednorodzinnych na granicy gminy, przy drodze wylotowej w kierunku Raszczyca.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

7.9. Linia: Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Pogrzebieńska Widok

LINIA: 14 - RACIBÓRZ, GAMOWSKA SZPITAL - RACIBÓRZ, POGRZEBIEŃSKA WIDOK	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Gamowska Szpital	Racibórz, Pogrzebieńska Widok
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	Racibórz, Pogrzebieńska
Racibórz, Starowiejska Mieszko	Racibórz, Pogrzebieńska Pętla
Racibórz, Starowiejska Pętla	Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	* Racibórz, Brzeska
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja / Polna	* Racibórz, Brzeska Ogródki
Racibórz, Opawska TBS	* Racibórz, Brzeska
Racibórz, Opawska Galeria	Racibórz, Brzeska/Myśliwca
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	Racibórz, Dębicz
Racibórz, Bosacka Most Zamkowy	Racibórz, Auchan
Racibórz, Bosacka/Cygarowa	Racibórz, Obora Kamieniok
Racibórz, Rybnicka SGL	Racibórz, Rybnicka
Racibórz, Rybnicka	Racibórz, Rybnicka SGL
Racibórz, Obora Kamieniok	Racibórz, Bosacka Policja
Racibórz, Dębicz	Racibórz, Bosacka/Jana
Racibórz, Brzeska/Myśliwca	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Opawska Galeria
* Racibórz, Brzeska Ogródki	Racibórz, Opawska Matejki - Rondo
* Racibórz, Brzeska	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka
Racibórz, Pogrzebieńska/Strażacka	Racibórz, Ocicka Pszczyńska
Racibórz, Pogrzebieńska Pętla	Racibórz, Starowiejska Pętla
Racibórz, Pogrzebieńska	Racibórz, Starowiejska Mieszko
Racibórz, Pogrzebieńska Widok	Racibórz, Starowiejska Mleczarnia
	Racibórz, Gamowska Szpital



Schemat przebiegu linii Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Pogrzebieńska Widok

Linia relacji: Racibórz Gamowska Szpital – Racibórz Pogrzebieńska Widok stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej nr 14. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Stara Wieś, Nowe Zagrody, Śródmieście, Ostróg, Płonia oraz Brzeziny. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz Gamowska Szpital usytuowanym przed wejściem głównym do Szpitala Rejonowego. Następnie trasa linii prowadzi ulicami: Głubczycką, Starowiejską i Ocicką (obsługując przystanek w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Ocickiej) do przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie gminy Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa biegnie ulicami: Opawską oraz Drzymały w kierunku dworca autobusowego usytuowanego przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi poprzez rondo na

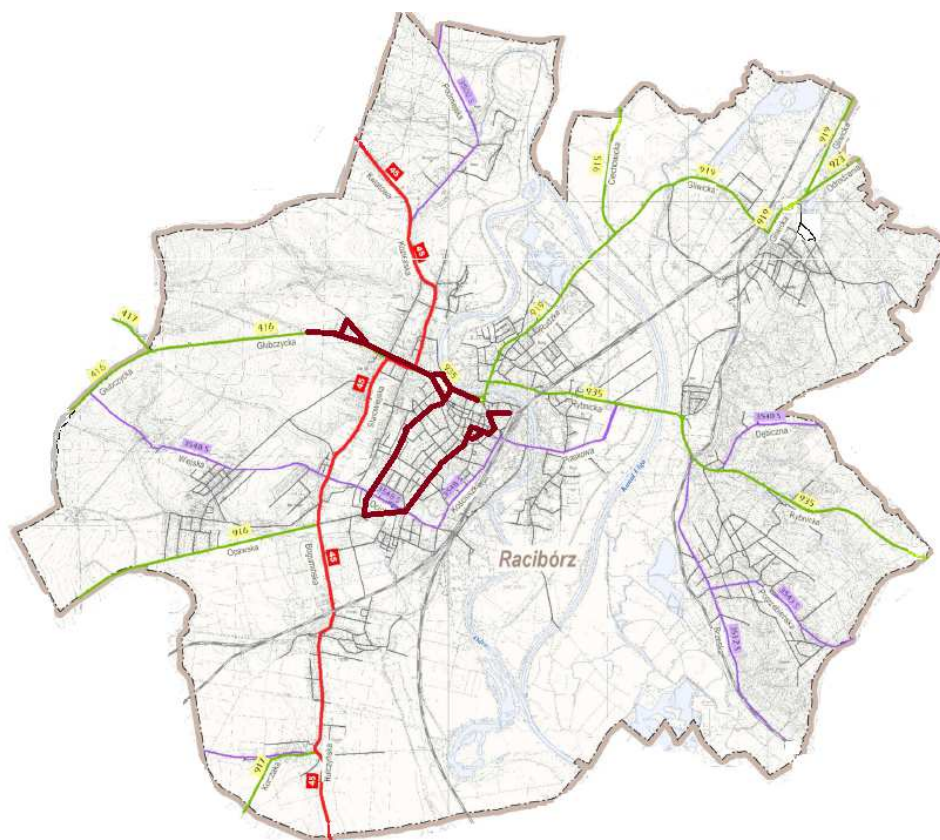
Placu Mostowym na Ostróg i dalej ulicami: Bosacką (w pobliżu przychodni lekarskiej na ulicy Bielskiej) i Rybnicką w stronę Obory. W Oborze linia obejmuje swoim zasięgiem ważny przystanek: Racibórz Obora Kamieniok, znajdujący się na terenie centrum handlowego w Oborze (Auchan, Castorama). Z centrum handlowego trasa prowadzi w stronę Brzezia ulicą Brzeską. W dzielnicy Brzezie przyjęto wariantową obsługę przystanków: Racibórz Brzeska oraz Racibórz Brzeska Ogródki, znajdujących się przy drodze do Lubomi. Obsługa tych przystanków zapewni dojazd do ogródków działkowych znajdujących się przy ulicy Brzeskiej na granicy miasta z gminą Lubomia oraz zapewni dostęp do komunikacji mieszkańcom południowej, najdalej wysuniętej części dzielnicy Brzezie. Następnie linia prowadzi ulicą Pogrzebieńską do przystanku końcowego Racibórz Pogrzebieńska Widok, który jest najdalej wysuniętym przystankiem w dzielnicy Brzezie, leżącym na granicy z gminą Kornowac.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości: Pogrzebień, Kornowac i Rzychów należących do gminy Kornowac oraz Pszowa i Rydułtów (powiat wodzisławski) z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) można dążyć do zawarcia porozumienia z gminami Kornowac, Pszów i Rydułtowy w celu wydłużenia w/w linii do przystanku Rydułtowy Kopalnia. Organizacja transportu publicznego łączącego gminę Kornowac z Raciborzem przez Starostę Raciborskiego oraz gminy Pszów i Rydułtowy przez Marszałka Województwa Śląskiego lub Starostę Wodzisławskiego, ze względu na przebieg linii powiatowych, czy wojewódzkich, może nie uwzględniać wszystkich ważnych aspektów społecznych transportu lokalnego oferowanego przez Miasto Racibórz (przejazd przez śródmieście, Nowe Zagrody i Starą Wieś).

7.10. Linia: Racibórz Głubczycka Cmentarz – Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy

LINIA: A - RACIBÓRZ, GŁUBCZYCKA CMENTARZ - RACIBÓRZ, BATOREGO DWORZEC AUTOBUSOWY	
<i>relacja: tam</i>	<i>relacja: powrót</i>
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	Racibórz, Głubczycka Cmentarz
Racibórz, Nowa	Racibórz, Gamowska Szpital
Racibórz, Opawska Galeria	Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza
Racibórz, Opawska Matejki - Rondo	Racibórz, Strzecha
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja / Ocicka	Racibórz, Londzina
Racibórz, Katowicka	Racibórz, Karola Miarki
Racibórz, Słowackiego PWSZ	Racibórz, Słowackiego Supersam PSS
Racibórz, Słowackiego Supersam PSS	Racibórz, Słowackiego PWSZ
Racibórz, Karola Miarki	Racibórz, Katowicka
Racibórz, Londzina	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja / Polna
Racibórz, Głubczycka Sprawność	Racibórz, Opawska TBS
Racibórz, Gamowska Szpital	Racibórz, Opawska Galeria
Racibórz, Głubczycka Cmentarz	Racibórz, Basztowa
	Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego



Schemat przebiegu linii Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy - Racibórz Głubczycka Cmentarz

Linia relacji: Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy - Racibórz Głubczycka Cmentarz stworzona została na bazie obecnie istniejącej linii komunikacji miejskiej oznaczonej literą A. Linia ta obejmuje swoim zasięgiem dzielnice: Śródmieście, Nowe Zagrody i Starą Wieś. Początek linii został wyznaczony na przystanku Racibórz dworzec autobusowy usytuowanym przy ulicy Batorego, który jest najważniejszym przystankiem autobusowym na terenie miasta, traktowanym jako centrum przesiadkowe. Z dworca autobusowego trasa prowadzi przez ściśle centrum miasta, ulicami: Mickiewicza i Nową w kierunku ulicy Opawskiej. Następnie linia biegnie ulicą Opawską w stronę Nowych Zagród obejmując przystanek Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja, który jest drugim po dworcu autobusowym ważnym punktem wymiany pasażerów na terenie miasta Racibórz. Z Placu Konstytucji 3 Maja trasa prowadzi ulicami: Opawską, Katowicką i Słowackiego w pobliżu dużych skupisk bloków mieszkalnych. Z ulicy Słowackiego trasa prowadzi na ulicę Karola Miarki, w pobliże Szkoły dla Niesłyszących i dalej ulicą Drewnianą do ulicy Reymonta, a następnie Odrostradą w kierunku Ronda Solidarności. Z Ronda Solidarności trasa prowadzi w stronę ulicy Gamowskiej, gdzie znajduje się jeden z ważnych generatorów ruchu – Szpital Rejonowy. Z ulicy Gamowskiej linia prowadzi do przystanku końcowego znajdującego na parking, przy cmentarzu komunalnym usytuowanym na ulicy Głubczyckiej.

Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią są dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w dzielnicach objętych trasą linii. Przewozy na tej linii mogą być wykonywane według różnych wariantów w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania. Można rozważyć realizację części kursów na odcinku krótszym, niż cała trasa linii.

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowność

Prawidłowe finansowanie usług przewozowych winno zmierzać do jak najkorzystniejszego dostosowania podaży do realnego popytu, zwiększać poziom zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz konkurencyjność względem przewozów indywidualnych, przy jak najbardziej racjonalnym poziomie wydatków dokonywanych z środków publicznych.

Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom rentowności jest właściwe ustalanie rozkładu jazdy. Oczywiście istnieją takie kursy lub linie, które są trwale nierentowne (np. komunikacja w dni wolne od pracy), jednak, z uwagi na interes społeczny nie można dokonywać ich całkowitej likwidacji. Niestety finansowanie nierentownych połączeń należy do zadań organizatora przewozów i obciąża jego budżet.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w art. 50 i następnych wskazała, w jaki sposób należy finansować publiczny transport zbiorowy. I tak finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Natomiast źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego, będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa.

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, źródłami takimi mogą być również inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z fundacji oraz różnego rodzaju programów unijnych. Ustawa, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturę transportową oraz w środki transportu wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. Przykładem takiej dotacji jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020, który przewiduje wsparcie w zakresie między innymi:

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób,
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniających się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- zakupu i modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych,
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszaniem ich jakości,
- pomocy na wznawianie przewozów nowoczesnymi środkami transportu szynowego na szlakach kolejowych, gdzie zlikwidowano przed laty przewozy pasażerskie,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,

- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed grożącymi niebezpieczeństwami.

W praktyce jednak, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych oraz panujący kryzys finansowy, należy stwierdzić, że wejście w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym postawiło jednostki samorządu terytorialnego w bardzo trudnej sytuacji. Muszą one bowiem, w ramach swego dotychczasowego budżetu, zorganizować transport.

Miasto Racibórz podjęło się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu na terenie gminy. W niniejszym planie proponuje się, aby Prezydent Raciborza został organizatorem komunikacji na 10 liniach. By linie komunikacyjne tworzące sieć przewozów użyteczności publicznej obsługiwały jak największy obszar gminy, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów, zostały one poprowadzone przez wszystkie dzielnice miasta ze szczególnym uwzględnieniem prowadzenia tras w pobliżu wszystkich ważnych generatorów ruchu. Tworząc sieć komunikacyjną oparto się także na istniejących przywiązaniach społecznych wykorzystując jako podstawę obecnie istniejącą sieć linii komunikacji miejskiej. Działanie takie ma także uzasadnienie poparte wynikami badań ujętych w „Raportie z badania potoków pasażerskich, struktury biletów w autobusach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Racibórz oraz opracowania oferty rozkładu jazdy”. Bardzo ważne jest także uwzględnienie w sieci miejsc, gdzie nigdy nie funkcjonowała komunikacja publiczna (np. Racibórz Markowice ul. Hetmańska). Wyżej wymienione działania są podstawą mającą na celu zapewnienie takiej liczby pasażerów, która pozwoli przewoźnikowi na osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego. Sytuacja taka spowoduje, że organizator nie będzie musiał udzielać rekompensaty z budżetu gminy.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni oraz przemieszczaniem się osób w podeszłym wieku. Podkreślić jednak należy, że podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadzać będzie takie

dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom pasażerów, z drugiej nie pozwoli na zapełnienie autobusów w ciągu doby na takim poziomie, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu gminy może być jedynie stały wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji (zwłaszcza galopujące ceny paliwa). Jako, że nie można całego wzrostu kosztów przerzucać na pasażerów, konieczne jest wydatkowanie środków publicznych na rekompensatę dla operatora. W celu zwiększenia rentowności przewozów pasażerskich organizator winien na bieżąco monitorować frekwencję w autobusach i optymalizować trasy oraz rozkłady jazdy. Aby czynić to skutecznie należy sukcesywnie, co najmniej dwa razy w roku, przeprowadzać badania i analizy popytu na usługi przewozowe poprzez obserwacje napełnień taboru lub badania ankietowe.

Wykonywanie gminnych przewozów użyteczności publicznej w Raciborzu przez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów oraz rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 53 w związku z art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. b, c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym).

Szacuje się, że w celu prawidłowego zaspokojenia potrzeb przewozowych oraz w celu zapewnienia dojazdu do wszystkich najważniejszych generatorów ruchu na obszarze objętym planem, praca przewozowa nie może być mniejsza niż 950000 wozokilometrów rocznie. Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów, przy takiej wysokości pracy przewozowej oraz przy uwzględnieniu rynkowej wartości wozokilometra na poziomie 6,00 zł/km w komunikacji miejskiej, zagwarantują rentowność na poziomie około 35%. Oznacza to, że przewozy gminne będą nierentowne. Sytuacja ta z punktu widzenia ekonomicznego nie jest korzystna dla organizatora. Nie można jednakże zapominać, że głównym zadaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest prawidłowe zaspokajanie potrzeb ludności, a dopiero później ewentualne przynoszenie zysków. Wysokość rekompensaty przekazywanej operatorowi uzależniona będzie głównie od stosowanego cennika opłat za bilety. Stosując taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 2,60 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 100,00 zł, należy założyć rekompensatę na poziomie około 65 % kwoty wynikającej z iloczynu

liczby zaplanowanych wozokilometrów oraz przyjętej w umowie z operatorem stawki wozokilometra.

Oparcie rozliczeń na miesięcznym przekazywaniu rekompensaty jest jednym z rozwiązań wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora. W celu zagwarantowania właściwego poziomu kosztu wozokilometra w całym okresie trwania zawartych umów należy przewidzieć możliwość waloryzacji stawki wozokilometra. Waloryzacja powinna być oparta o wskaźniki wzrostu cen paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik wzrostu cen (podawany przez GUS). Można ustalić wagowy wpływ w/w wskaźników na waloryzację kosztu wozokilometra. Waloryzacje można przeprowadzać okresowo np. kwartalnie, półrocznie lub rocznie. Ze względu na niestabilność cen paliw najlepszym rozwiązaniem z punktu widzenia organizatora byłoby przeprowadzanie waloryzacji w okresach półrocznych lub rocznych, jednakże biorąc pod uwagę zachowanie stabilności finansowej operatorów najbardziej rozsądnym okresem jest przeprowadzanie waloryzacji co kwartał. Szacuje się, że średnioroczny wzrost wielkości rekompensaty w wyniku waloryzacji będzie wynosił około 5 %.

9. Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Ogólnie transport dzielimy na:

- drogowy,
- kolejowy,
- wodny,
- lotniczy.

Wybierając środek transportu do obsługi komunikacji publicznej należy wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- koszty funkcjonowania,
- czas przewozu,
- niezawodność,
- dostępność przestrzenną,
- bezpieczeństwo.

Jednak, ze względu na uwarunkowania geograficzne oraz stan infrastruktury, przewozy pasażerów na terenie miasta Racibórz odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego - autobusów. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce miasta, co powoduje, że usługi transportowe mogą być świadczone i dostępne dla praktycznie wszystkich mieszkańców. Na korzyść tego rodzaju transportu przemawia też praktyczny brak jakiegokolwiek alternatywy.

Oczywiście dominacja transportu drogowego pociąga za sobą także negatywne zjawiska. Głównie są to:

- wzrost zanieczyszczenia środowiska i poziomu hałasu,
- nadmierne obciążenie sieci drogowej i jej dewastacja (a także powstawanie korków w newralgicznych punktach miasta),
- wzrost poziomu zagrożenia życia obywateli poprzez wzrost wypadkowości.

Dlatego bardzo ważne jest, by dokonać wyboru takich środków transportu, które ograniczą powstawanie negatywnych zjawisk. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na normy zużycia paliwa, poziom emisji spalin (normy Euro) oraz poziom emitowanego hałasu.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego to również określenie preferencji w zakresie wyboru środków transportowych. Zakładając realizację komunikacji w planowej sieci komunikacyjnej przeanalizowano głównie takie aspekty jak: różnego rodzaju uwarunkowania i usytuowanie dzielnic Raciborza, wielkość i stan techniczny sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji gminnej oraz powiatowej i wojewódzkiej, infrastrukturę transportową itp.

W celu zapewnienia właściwych standardów realizowanej komunikacji, w umowie z operatorem należy określić przede wszystkim parametry taboru, jakimi mają być wykonywane usługi przewozowe, z określeniem takich szczegółów jak:

- szerokość drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych;
- pojemność autobusów – zapewniającą bezpieczny przewóz zakładanej ilości pasażerów.

Szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach wymaga stosowania taboru o szerokim przedziale pojemności. Proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności pasażerskiej łącznie liczonej od 50 – 75 miejsc siedzących i stojących, przy zachowaniu minimalnej liczby miejsc siedzących powyżej 20.

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 10 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 12 pojazdów dysponujących co najmniej 25 miejscami siedzącymi i co najmniej 30 miejscami stojącymi, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO 5;

- 6 pojazdów dysponujących co najmniej 35 miejscami siedzącymi i co najmniej 30 miejscami stojącymi, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO 5;

Wszystkie w/w pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym jako autobusy miejskie (kategoria homologacyjna M2 i M3).



Przykładowy nowoczesny autobus miejski

źródło: www.pl.wikipedia.org

Pojazdy powinny spełniać ponadto poniższe wymagania techniczne:

- właściwa wentylacja i czystość – które mają wpływ na wygodę podróży, wymóg posiadania klimatyzacji;
- nienaganny stan techniczny pojazdów potwierdzany regularnie przeprowadzanymi badaniami stanu technicznego oraz poziomem wskaźnika regularności przewozów i awaryjności na trasie;
- łączność kierowcy z dyspozytornią, policją, i pogotowiem ratunkowym, co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Jednocześnie operator musi zapewnić łączność (telefon komórkowy, radiotelefon, radio CB) z każdym z autobusów realizujących komunikację;
- normy emisji spalin (tzw. euro) – które mają wpływ na zużycie paliwa, a w konsekwencji na koszt realizowanego transportu. Normy te decydują również

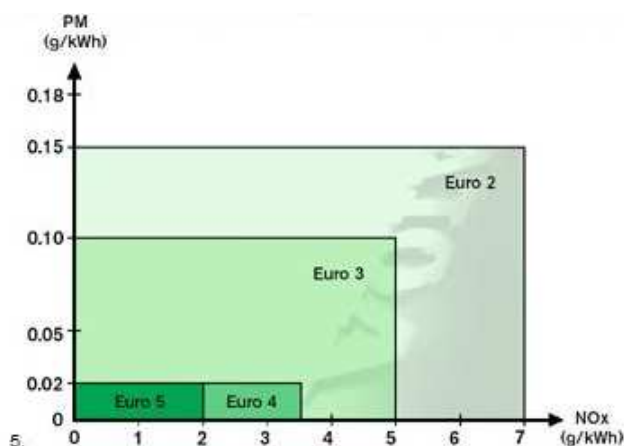
o poziomie wpływu środków transportu na środowisko. Ze względu na obsługę ścisłego centrum miasta tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum EURO 5;

- pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych – pojazdy niskopodłogowe (opcjonalnie z funkcją tzw. „przykłąku”), wejścia i wyjścia przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych (rampy najazdowe), wydzielone w pojazdach przestrzenie dla wózków inwalidzkich,
- wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne systemy informacji pasażerskiej: elektroniczne wyświetlacze trasy oraz numeru linii (przednie, boczne i wewnętrzne, tylne z numerem linii), wewnątrz pojazdu monitory systemu informacji o rozkładach jazdy, systemy komunikatów głosowych.



Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych.

źródło: www.kzkgop.pl



Emisja tlenków azotu i cząsteczek wg poszczególnych norm Euro

źródło: www.truck.pl

Należy podkreślić, że w/w pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Miasta Racibórz, to baza taborowa o bardzo wysokim standardzie. Pojazdy spełniające powyższe wymagania zapewnią sprawną realizację zakładanych potrzeb przewozowych przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego komfortu podróżowania. Ponadto zaostrzone normy emisji spalin przyczynią się do ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Zaplanować należy również sukcesywnie wprowadzanie i wyposażenie autobusów we wszystkie elementy umożliwiające organizatorowi prowadzenie nadzoru nad realizacją zleconych zadań przewozowych – wprowadzenie systemu monitorowania pojazdu poprzez system GPS.



Monitoring GPS w komunikacji miejskiej – stanowisko nadzorujące

źródło: www.motoryzacja.interia.pl

10. Zasady organizacji rynku przewozów

Ogólne zasady organizacji rynku przewozów określa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z art. 19 wybór operatora świadczącego usługi przewozowe na obszarze właściwości danego organizatora może nastąpić w trybie:

- a. ustawy Prawo zamówień publicznych,
- b. ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- c. bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, po spełnieniu wymogów określonych w art. 22 ustawy.

Biorąc pod uwagę powyższe założenia rynek przewozowy można ukształtować poprzez wykreowanie przez jednostkę samorządu własnej jednostki organizacyjnej np. PK w Raciborzu Sp. z o.o., lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, lub dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako forma rynku, która wyklucza występowanie na rynku zjawiska konkurencji, musi jednak dawać gwarancję, że pojedyncza firma będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe na danym obszarze w sposób bardziej efektywny niż dwie lub więcej firm. Monopol może prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa (stawki za wozokilometr), co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście posiadanie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zaczną komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy (szczególnie w komunikację miejską) stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani

wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Przewoźnicy prywatni mogą jednak zapewnić dwie wymierne korzyści: po pierwsze kapitał pozwalający ograniczyć bezpośrednio zaangażowanie środków publicznych w funkcjonowanie własnych jednostek komunalnych (np. ograniczenie inwestycji taborowych), po drugie wyższą efektywność świadczenia usług, a więc niższe koszty przy porównywalnej jakości usług. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji przyczyniają się do obniżenia kosztów i do poprawy jakości, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie miasta Racibórz będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi – PK w Raciborzu Sp. z o.o., która realizować będzie również obowiązki organizatora, w szczególności w zakresie organizacji systemu informacji dla pasażerów. Takie rozwiązanie pozwoli jednostce samorządu na bezpośrednią kontrolę operatora. Samorządowy zakład budżetowy, lub przedsiębiorca podległy samorządowi uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od pasażerów na podstawie obowiązującej taryfy opłat uchwalonej przez samorząd gminny (Uchwała Nr VIII/104/2011 Rady Miasta Racibórz z dnia 22 czerwca 2011 r.). Uzyskuje także dochody wynikające z przyznawanej rekompensaty, gdy przychody ze sprzedaży biletów nie są w stanie zapewnić pokrycia kosztów działalności. Sytuacja dotycząca wypłaty rekompensaty będzie miała miejsce wtedy, gdy ceny za usługi przewozowe będą ustalane na stosunkowo niskim poziomie, jako rezultat polityki społecznej i transportowej. W celu ograniczenia wysokości wydatków dokonywanych z budżetu jednostki samorządowej należy ograniczać stosowanie pozaustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, gdyż w znacznym stopniu obniżają one dochodowość świadczonych usług.

Podkreślić należy, iż Miasto Racibórz jest właścicielem podmiotu wewnętrznego, który na obszarze gminy zajmuje się wykonywaniem działalności transportowej – PK w Raciborzu Sp. z o.o. Należy pamiętać, że posiadanie przez samorząd samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego 100 % udziałów w spółce transportowej czyni tą spółkę podmiotem wewnętrznym (art. 2 lit. j

Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego), który może realizować kompleksowo gminne przewozy użyteczności publicznej. Z podmiotem takim można zawrzeć umowę na świadczenie usług przewozowych w sposób bezpośredni (zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Warunkiem jest sprawowanie nad tą spółką przez organy publiczne kontroli analogicznej do tej, jaką sprawują nad własnymi służbami.

Proponuje się, aby realizację komunikacji użyteczności publicznej, dla której organizatorem będzie Miasto Racibórz, w całości zlecić podmiotowi wewnętrznemu Spółce - PK w Raciborzu. Działanie takie będzie ekonomicznie i merytorycznie w pełni uzasadnione.

Podkreślić należy, iż ze względu na wielkość pracy przewozowej, jaka zostanie powierzona operatorowi, umowa na świadczenie usług przewozowych powinna być zawarta na dłuższy okres czasu (co najmniej 5 lat). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (zakup, przygotowanie i wyposażenie autobusów, amortyzacja zakupionego taboru).

11. Standardy usług przewozowych

Gminne przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego komunikacji miejskiej wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze miasta Racibórz.

Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

- **ochrony środowiska naturalnego** – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne uciążliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploatacją przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin, które kategoryzowane są w skali od EURO 1 do EURO 5 (wdrożenie normy EURO 6 planowane jest w roku 2014). Natomiast pojazdy realizujące przewóz publiczny, które zostały dopuszczone do ruchu przed wdrożeniem powyższych norm zużywają nie tylko duże ilości paliwa, ale dodatkowo powodują emitowanie do środowiska naturalnego szkodliwych związków, takich jak: tlenek węgla, tlenki azotu i siarki oraz metanowych związków organicznych, przede wszystkim związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego miasta Racibórz, planuje się korzystanie z autobusów spełniających najwyższe obecnie stosowane normy ochrony środowiska – Euro 5. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania będzie utrzymywała wysoki standard transportu publicznego na obszarze gminy, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania gminnych przewozów użyteczności publicznej zostały omówione w rozdziale 9.

- **dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego** – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury (dworce, kasy, przystanki, biletomaty, tabor itp.), oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu winien kłaść nacisk na to, by operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:

- zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by wszystkie drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
- wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

Ponadto organizator transportu powinien zapewnić, aby wszystkie przystanki autobusowe oraz cała infrastruktura towarzysząca zostały przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób z ograniczoną zdolnością ruchową.

- **dostęp podróżnych do infrastruktury przewozowej** – wszystkie przystanki komunikacyjne i towarzysząca infrastruktura przystankowa, jako miejsca przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, powinny spełniać przynajmniej minimalne wymagania ustawowe. Ważne jest również, aby posiadały odpowiedni standard pozwalający na powszechny i bezpieczny dostęp do przystanku. Zadaniem organizatora winno być monitorowanie standardu w/w infrastruktury oraz kierowanie ewentualnych uwag do właściwych zarządców przystanków.

12. System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego dla miasta Racibórz jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych czynności powinien być tzw. zintegrowany węzeł przesiadkowy oraz docelowo każdy z przystanków komunikacji autobusowej na terenie miasta Racibórz. Zintegrowany węzeł przesiadkowy winien być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów (kasy lub biletomaty) oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej (punkt informacyjny lub nowoczesny elektroniczny „Infokiosk”). W tym celu proponuje się stworzenie odpowiednich i dogodnie zlokalizowanych punktów informacyjnych – Punktów Obsługi Pasażera.



Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny

źródło: www.sklepcyfrowy.pl

Punkt Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie będzie można między innymi:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,
- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

Nowoczesną formą Punktu Obsługi Pasażera mogą być coraz powszechniej stosowane „Infokioski”. Są to nieskomplikowane, tanie w utrzymaniu urządzenia stacjonarne zapewniające powszechny i kompleksowy dostęp do informacji pasażerskiej oraz pozwalające na zakup lub doładowanie biletów komunikacji autobusowej.



Infokiosk i biletomat model stacjonarny zewnętrzny

źródło: www.gazetaecho.pl

Jeden centralny Punkt Obsługi Pasażera dla komunikacji miejskiej obsługującej miasto Racibórz powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. Takim miejscem dla miasta Racibórz jest dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest w samym

centrum Raciborza przy ulicy Batorego. Za takim rozwiązaniem przemawia fakt, iż na dworcu autobusowym prowadzone jest już obecnie przez spółkę PKS Biuro Obsługi Klienta spełniające kompleksowo wymagania Punktu Obsługi Pasażera dla komunikacji powiatowej.



Punkt obsługi pasażerów

źródło: www.commonswikimedia.org

Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. Obecnie koordynacja taka praktycznie nie istnieje, gdyż organizatorzy publicznego transportu autobusowego (Miasto Racibórz, Powiat Wodzisławski, Marszałek Województwa Śląskiego – Koleje Śląskie) oraz przewoźnicy „komercyjni” (PKS w Raciborzu Sp. z o.o.), o których mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż organizatorzy ci obsługują różne rodzaje komunikacji, co powoduje, że koordynacja taka jest bardzo trudna do realizacji. Praktycznie możliwa ona jest wyłącznie na dworcu autobusowym w Raciborzu, który jest jednym z głównych

przystanków wszystkich linii komunikacji miejskiej oraz jest miejscem, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej jako komunikacja lokalna – powiatowa i wojewódzka. Dodatkowo podkreślić należy, że dworzec autobusowy znajduje się w bliskiej odległości od dworca kolejowego. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi jest jednak praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie połączeń kolejowych. Proponuje się także utworzenie dodatkowego Punktu Obsługi Pasażerów w pobliżu przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja. Wielkość potoku pasażerskiego korzystającego z tego przystanku jest porównywalna z wartościami odnotowywanymi na przystanku Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy. Jako uzasadnione uznaje się wykorzystanie do adaptacji pod Punkt Obsługi Klienta pomieszczeń obecnie funkcjonującej kolektury biletowej PK. Ponadto konieczne należy podjąć działania mające na celu pozyskanie funduszy unijnych na stworzenie elektronicznego systemu informacji pasażerskiej oraz systemu biletomatów stacjonarnych na wszystkich ważniejszych przystankach autobusowych znajdujących się na terenie miasta Racibórz oraz systemu biletomatów mobilnych we wszystkich autobusach obsługujących komunikację miejską na terenie miasta Racibórz.



Biletomat „mobilny” montowany w pojazdach komunikacji miejskiej

źródło: www.wiadomosciasiedzkie.pl

Biorąc pod uwagę ogrom problemów można stwierdzić, że przed organizatorami transportu stoją duże wyzwania. Niewątpliwie należy jednak podjąć działania, które pozwolą, na choć zadowalające zintegrowanie przewozów wykonywanych na obszarze gminy. Działania te sprawią, że komunikacja publiczna stanie się dla pasażera bardziej przyjazna.

Jak już wspomniano powyżej pasażerowi należy zapewnić dostęp do aktualnej i rzetelnej informacji niezależnie od miejsca skąd planuje i rozpoczyna podróż. Dużą rolę odgrywa tutaj sam przystanek autobusowy, który obecnie nie może już funkcjonować tylko jako słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien zostać zapewniony dostęp do aktualnego rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii lub sieci. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż na terenie miasta Racibórz występuje kilku organizatorów transportu zbiorowego, władze miejskie powinny podjąć negocjacje w celu wypracowania wspólnego systemu informacji przystankowej dla pasażerów, a następnie rozszerzyć jego stosowanie o przewoźników wykonujących transport na liniach komercyjnych. Rozkłady jazdy w formie papierowej zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo Przewozowe oraz rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy.

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić drogą internetową. Proponuje się utworzenie zakładki internetowej z informacjami dotyczącymi komunikacji publicznej organizowanej przez Miasto Racibórz wyświetlanej na stronie internetowej www.raciborz.pl i www.esim.raciborz.pl oraz na stronie operatora. Dodatkowo, należy rozważyć opracowanie:

- interaktywnego, internetowego rozkładu jazdy,
- internetowego rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe,
- internetowego organizera podróży, który poda pasażerowi potencjalną trasę do celu podróży, liczbę koniecznych przesiadek oraz szacowny czas trwania (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar gminy).



System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe
źródło: www.pksmrangowo.pl oraz www.aplikacje.komorkomania.pl

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Tworzy się ją po to, by zmniejszać zaangażowanie pasażerów w poszukiwanie informacji, oszczędzać ich czas i zwiększać wygodę. Wizualizacja informacji dla pasażera powinna być wizytówką organizatora i operatora i powinna przyciągać zarówno swoją szatą graficzną, jak i jasną i łatwo zrozumiałą treścią.

Stworzenie zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego sieć transportu zbiorowego na terenie całej gminy, powinno stać się jednym z głównych działań organizatora transportu.

System ten powinien obejmować wszystkie ważniejsze przystanki autobusowe na terenie Raciborza i powinien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
- tablice informacyjne zawierające wszystkie godziny odjazdów i przyjazdów,
- monitory z informacją zbiorczą,
- komunikaty głosowe na stanowiskach przystankowych,
- infokioski,
- biletomaty,
- zegary.



Przykładowe wyposażenie nowoczesnego przystanku autobusowego.

źródło: www.pixel.pl

Należałoby także wypracować jednolity system informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników.

Dla komunikacji miejskiej proponuje się przyjęcie prezentowanego poniżej wzoru tabliczki przystankowej:

LINIA NR:

8

PRZYSTANEK:

RACIBÓRZ, STAROWIEJSKA PĘTLA

Rozkład ważny od 01.05.2014 r. do 31.12.2014 r.

TRASA LINII:

RACIBÓRZ, GŁ. MOWSKA SZPIŁAL

RACIBÓRZ, MARKOWICE SŁONECZNY STOK

KIERUNEK	GODZINY ODJAZDÓW					
	DNI ROBOCZE			SOBOTY		NIEDZIELE I ŚWIĘTA
RACIBÓRZ, MARKOWICE SŁONECZNY STOK	05:10	06:10	07:10	06:10	09:10	12:10
	09:10	11:10	12:10	15:10	18:10	20:10
	13:10	14:10	15:10			
	16:10	18:10	19:10			
	20:10	22:10				

ORGANIZATOR KOMUNIKACJI:

MIASTO RACIBÓRZ
47-400 RACIBÓRZ UL. BATOREGO 6
tel. 32 755 06 00

LINIĘ OBSŁUGUJE:

TARYFA OPŁAT ZA BILETY:

	NORMALNY	ULGOWY
BILET JEDNORAZOWY	2,60 zł	1,30 zł
BILET JEDNORAZOWY RODZINNY	5,20 zł	---
BILET JEDNORAZOWY 90 MINUTOWY	3,60 zł	1,80 zł
BILET JEDNORAZOWY 24 GODZINNY	7,80 zł	3,90 zł
BILETY MIESIĘCZNE:		
- DOCELOWY IMIENNY	78,00 zł	38,00 zł
- DOCELOWY NA OKAZIĘŁA	94,00 zł	47,00 zł
- ŚCISŁOWY IMIENNY	104,00 zł	52,00 zł
- ŚCISŁOWY NA OKAZIĘŁA	116,00 zł	58,00 zł

BILETY DO NABYCIA W BILETOMATACH ORAZ U WSPÓWÓC

PRZYSTANEK	CZAS PRZEJAZDU
Racibórz, Starowiejska Pętla	0 MIN.
Racibórz, Ocicka / Raczyńska	2 MIN.
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja / Polna	4 MIN.
Racibórz, Opawskie TOS	6 MIN.
Racibórz, Opawskie Galeria	8 MIN.
Racibórz, Dworzec Autobusowy Zielonego	10 MIN.
Racibórz, Armii Krajowej / Technikum	12 MIN.
Racibórz, Armii Krajowej / Podziemia	14 MIN.
Racibórz, Rudzka / Dom Złota Jędraka	16 MIN.
Racibórz, Rudzka / Komunalna - most	17 MIN.
Racibórz, Markowice Łukiewska	19 MIN.
Racibórz, Markowice Kosciół	21 MIN.
Racibórz, Markowice Słoneczny Stok	23 MIN.

Przykładowa tabliczka komunikacji miejskiej – opracowanie własne

Prezentowana tabliczka przystankowa zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i godziny odjazdowe prezentowane są: trasa linii oraz czas przejazdu. Dodatkowo proponuje się wprowadzenie informacji o taryfach opłat z wyszczególnieniem cen biletów jednorazowych: normalnych i ulgowych oraz okresowych: normalnych i ulgowych według stref obowiązywania.

Do czasu wprowadzenia nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej proponuje się na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy, Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja Polna/Ocicka, itp.) należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także schemat sieci komunikacyjnej, regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Miasto Racibórz powinien być wyposażony dodatkowo w tablicę informacyjną zawierającą podstawowe informacje dotyczące sieci komunikacyjnej:

- dane organizatora i operatora,
- schemat sieci komunikacyjnej z podziałem na linie (wraz z opisem przebiegu linii),
- taryfę opłat za bilety jednorazowe i okresowe (wraz z cenami biletów ulgowych),
- zestawienie stosowanych ulg,
- wyciąg z przepisów porządkowych w gminnym regularnym przewozie osób (regulamin).

Kształt, wielkość, wygląd graficzny oraz sposób zamontowania tablicy informacyjnej w autobusach może być różny w zależności od rodzaju taboru i powinien być uzgadniany z operatorem.



Przykładowa tablica informacyjna w autobusie komunikacji miejskiej

źródło: www.lovekrakow.pl



Przykładowa wewnętrzna tablica kierunkowa w autobusie komunikacji miejskiej

źródło: www.skyscarpercivity.com

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Racibórz należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia mieszkańcom miasta wygodnych warunków przemieszczania się. Dotyczy to szczególnie osób nieposiadających własnych środków lokomocji – z powodów ekonomicznych, zdrowotnych, ze względu na młody wiek, lub z jakichkolwiek innych przyczyn. Dodatkowym zadaniem transportu jest zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, takim jak wzrost zanieczyszczenia powietrza, wzrost poziomu hałasu, nadmierne zatłoczenie dróg i wypełnianie wszystkich wolnych przestrzeni w centrum miast przez parkujące pojazdy. Nowoczesny, ekologiczny, efektywny i relatywnie tani transport publiczny nie oznacza usług przewozowych na niskim poziomie jakościowym. Wymaga on od organizatora oferowania prostej sieci połączeń (bez nadmiernej ilości dublujących się linii) i stworzenia infrastruktury odpowiadającej oczekiwaniom każdej z grup pasażerskich. Utrzymanie równowagi pomiędzy transportem publicznym, a indywidualnym jest konieczne dla zachowania odpowiednich warunków życia mieszkańców w środowisku wolnym od nadmiaru zanieczyszczeń, hałasu i zatłoczonych dróg. Dbając o rozwój transportu publicznego nie można zatem pominąć elementów uprzywilejowania środków lokomocji w ruchu drogowym. Priorytet dla autobusów w ruchu drogowym jest najważniejszym czynnikiem podnoszącym jakość podróżowania transportem publicznym w stosunku do własnego samochodu. Inwestycje w zapewnienie tych priorytetów przyczyniają się do wzrostu udziału podróży transportem publicznym i jednocześnie do spadku zatłoczenia na drogach. Przyspieszenie przejazdu autobusów sprzyja również zmniejszeniu kosztów eksploatacji systemu transportu publicznego.

Kolejny aspekt, na który należy zwrócić uwagę, wiąże się z analizą zmian społeczno-demograficznych w Polsce. Otóż wszystkie wskaźniki pokazują, że stajemy się z roku na rok społeczeństwem coraz starszym. Biorąc to pod uwagę, bardzo ważnym aspektem rozwoju komunikacji publicznej jest stała troska o pasażerów starszych, niepełnosprawnych oraz wszystkich, którzy mają trudności w przemieszczaniu się, co będzie sprzyjać ich wychodzeniu ze społecznego wyizolowania.

Nie mniej ważnym aspektem jest również zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków oczekiwania na przystankach oraz obsługa komunikacji przez pojazdy dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wyrównanie poziomu peronów przystankowych z wysokością stopni wejściowych w pojazdach oraz ograniczenie innych uciążliwości na trasach dojazdów do przystanków od miejsc zamieszkania oraz od przystanków do podstawowych celów podróży (szpital, apteki, przychodnie, urzędy, kościoły, cmentarz).

Uwzględniając powyższe zasady można przyjąć podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w miast Racibórz to:

- zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
- zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń;
- minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
- dążenie do poprawy wizerunku gminy;
- stworzenie elektronicznego systemu biletowego oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją;
- poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
- tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
- poprawa integralności systemu transportu;
- utrzymanie właściwego standardu komunikacji zbiorowej;
- łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów gminy;
- budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
- utrzymanie węzła przesiadkowego w Raciborzu (dworzec autobusowy przy ul. Batorego), jako miejsca w gminie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji miejskiej na lokalną i regionalną;
- wspieranie projektów dotyczących zastosowania priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem;
- poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;

- wprowadzenie elektronicznego systemu informacji o odjazdach autobusów w postaci tablic elektronicznych na przystankach autobusowych (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów);
- wprowadzenie elektronicznego systemu nadzoru i monitoringu pojazdów.

Jak już było wspomniane powyżej w mieście Racibórz funkcjonuje kilka jednostek wykonujących usługi przewozowe. Do najważniejszych należą:

- PK w Raciborzu Sp. z o.o. – wykonuje przewozy lokalne na liniach komunikacji miejskiej,
- PKS w Raciborzu Sp. z o.o. – wykonuje przewozy lokalne na liniach powiatowych oraz wojewódzkich.

Z uwagi na powyższe, głównym kierunkiem rozwoju transportu winna być integracja komunikacji. Pozwoli to na kompleksowe dotarcie do mieszkańców i uczyni transport publiczny przyjaznym dla obywatela.

Zintegrowanie komunikacji powinno polegać przede wszystkim na:

- zintegrowaniu sieci komunikacyjnej,
- zintegrowaniu rozkładów jazdy różnych przewoźników,
- wprowadzeniu jednego biletu elektronicznego dla wszystkich rodzajów komunikacji publicznej (autobusowej) na terenie gminy niezależnie od tego, jaka jednostka jest organizatorem (przy zachowaniu odrębnych dla każdego organizatora cen biletów),
- utworzeniu większej ilości zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- obniżeniu kosztów komunikacji i obniżeniu cen biletów.



Elektroniczny bilet autobusowy

źródło: www.mmbialystok.pl

Analizując zastosowanie nowatorskiego rozwiązania, jakim jest bilet elektroniczny, należy wspomnieć, iż dzięki stale rozszerzanemu katalogowi zastosowań kartą taką oprócz opłat za przejazdy komunikacją miejską (elektroniczny bilet jednorazowy lub okresowy) można również płacić za szereg usług w mieście np. za wstęp na basen, za parking lub dokonywać opłat miejskich (elektroniczna portmonetka). Elektroniczna karta może zostać wykorzystana także jako nośnik podpisu elektronicznego.

Do najważniejszych zastosowań elektronicznego biletu w komunikacji miejskiej (na przykładzie E-karty stosowanej w Rybniku) należą:

- opłaty za pomocą jednej e-karty doładowanej biletami jednorazowymi przejazdów pojedynczych osób oraz np. całej rodziny lub poszczególnych jej członków;
- opłaty przy wykorzystaniu jednej e-karty doładowanej biletami jednorazowymi przejazdu kilku osób, niezależnie od rodzaju biletu - np. bilet normalny i ulgowy, z uwzględnieniem stref biletowych;
- możliwość optymalizacji rozkładu jazdy – dane zebrane za pomocą odczytów kart pozwalają na analizowanie potrzeb przewozowych i dostosowywanie ich do aktualnych potrzeb mieszkańców;
- realne śledzenie potoków pasażerskich - analiza obciążenia autobusów;
- kontrola realizacji umów z przewoźnikami;
- tworzenie statystyk i analiz biletowych - optymalizacja cennika przejazdów;
- „uszczelnienie” komunikacji miejskiej – eliminacja przejazdów bezbiletowych;

Bilety elektroniczne wykonywane są na ogół w formacie karty bankomatowej i łatwo mieszczą się w portfelu lub kieszeni.



Rybnicka elektroniczna karta miejska – bilet elektroniczny
źródło: www.ekarta.rybnik.eu

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie miasta Racibórz, będące przedmiotem opracowania niniejszego „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” pozwolą w konsekwencji na określenie podstaw dla prowadzenia, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, gminnych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie Miasto Racibórz.

Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” powinien podlegać aktualizacji w przypadku:

- opublikowania planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego,
- aktualizacji planów powiatowych opracowanych przez Starostów: Raciborskiego i Wodzisławskiego,
- a także w wyniku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie gminnej publicznej komunikacji pasażerskiej.

14. Podsumowanie

Podstawowe zadania i cele związane z transportem zbiorowym na terenie miasta Racibórz zostały już omówione we wcześniejszych rozdziałach poświęconych strategii i kierunkom rozwoju transportu.

Podstawowym kryterium osiągnięcia sukcesu przez transport publiczny jest zapewnienie pokrycia całego obszaru Raciborza przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej frekwencji kursowania pojazdów (taktu) przez cały dzień. Bardzo ważnym czynnikiem jest bliskość transportu publicznego – zgodnie z przyjmowanymi na zachodzie standardami (np. Związek Komunikacyjny Renu i Ujścia Menu - Rhein-Main-Verkehrsverbund) dojście do przystanków w przypadku komunikacji autobusowej nie powinno być dłuższe niż 300 m. Należy mieć świadomość, że samochód parkuje się zazwyczaj zdecydowanie bliżej (obok lub pod domem) i transport publiczny traci już na starcie. Bliskość przystanków jest też bardzo istotna w kontekście zachodzących zmian demograficznych. Kolejnym kryterium jest poczucie bezpieczeństwa, na które wpływa dobrze zaprojektowana infrastruktura przystankowa i drogi dojścia do niej oraz nowoczesny tabor. Nie mniej ważne jest, aby pasażer nie czuł konsekwencji coraz częściej nieuniknionych przesiadek. Zmiana środka lokomocji powinna się odbywać w miarę płynnie i nie być obciążeniem, nawet dla osób z dysfunkcją narządów ruchu, z zakupami, czy z wózkiem.

Najpilniejszym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków poprzez budowę zatok autobusowych oraz chodników w szczególności w tych miejscach, które obecnie są niebezpieczne dla pasażerów, a osobom z ograniczeniami ruchowymi wręcz uniemożliwiają korzystanie z komunikacji. W następnych etapach należy doprowadzić do zniesienia barier architektonicznych w miejscach, w których obecnie dostęp do transportu zbiorowego jest utrudniony (budowa podjazdów dla wózków, dostosowanie zatok do obsługi autobusów niskopodłogowych). Etap ten powinien być cały czas monitorowany, w szczególności podczas przeprowadzania modernizacji dróg. Bardzo istotna może być tutaj współpraca samorządu z sektorem prywatnym. Podmioty gospodarcze budujące obiekty handlowe, budynki biurowe, budynki mieszkalne, czy inne obiekty użyteczności publicznej, powinny partycypować w modernizacji i budowie infrastruktury drogowej przy tych obiektach, usprawniającej ich obsługę – mogą to być odcinki dróg i połączeń z istniejącymi drogami,

skrzyżowania z wyposażeniem technicznym lub miejsca postojowe i manewrowe oraz także przystanki transportu publicznego wraz z wyposażeniem. Rozwiązania takie powinny obligatoryjnie wynikać z projektów budowlanych. Powinna to być infrastruktura drogowa służąca budowanym obiektom nie tylko bezpośrednio, ale także w pewnych od nich odległościach.

Nowoczesne systemy transportowe, które osiągnęły sukces, odbiegają od polskich wyobrażeń, szczególnie w zakresie kształtowania taryf. W przeciwieństwie do tendencji obecnych w Polsce – komplikowanie taryf, na świecie dąży się do upraszczania oferty, tak aby była zrozumiała dla klientów i nie prowadziła do sytuacji, w których okazywałoby się, że pasażer nie tak uiścił opłatę jak powinien i jest za to karany. Wśród jednorazowych biletów dominują dwa typy: na krótkie trasy (ograniczony zazwyczaj liczbą przystanków, które można pokonać) oraz ważny przez dłuższy czas, tak że na nim można przejechać prawie całe miasto w jednym kierunku, nawet korzystając z kilku przesiadek. Nabywcy biletów okresowych są najcenniejszą grupą, dlatego też obdarza się ich licznymi przywilejami, np. darmowymi przejazdami poza godzinami szczytu oraz w weekendy rabatami dla rodziny lub znajomych, którzy podróżują z właścicielem takiej sieciówki.

W celu usprawnienia obsługi pasażerów na terenie miasta Racibórz należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd w postaci biletomatów oraz zastosować system SMS-owego zakupu biletu. W dalszej perspektywie dla uatrakcyjnienia podróży komunikacją publiczną, należy wdrożyć system elektronicznego nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych (przykładem zastosowania takich systemów jest komunikacja miejska organizowana przez ZTZ Rybnik).

Dobrym rozwiązaniem wpływającym na komfort podróży jest przekazywanie informacji pasażerskiej w autobusach poprzez wyświetlacze, monitory oraz komunikaty głosowe. Autobusy obsługujące obecnie komunikację miejską na terenie Raciborza spełniają już powyższe wymogi i należy podkreślić, iż standard ten powinien zostać zachowany. W/w udogodnienia w znacznym stopniu ułatwiają podróżowanie osobom starszym, głuchoniemym i niewidomym. Zastosowanie elektronicznego systemu informacji pasażerskiej pozwala jednocześnie na

komercyjne umieszczanie reklam, ale przede wszystkim ułatwia wszystkim pasażerom orientację w terenie oraz wskazuje następny cel podróży.

Jednym z ważnych zadań wynikających z niniejszego planu jest konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich organizatorów oraz przewoźników prowadzących działalność przewozową obejmującą swym zasięgiem Racibórz.

Miasto Racibórz, jako organizator transportu powinno dodatkowo rozważyć zakup autobusów z napędem elektrycznym najbardziej przyjaznych dla środowiska. Tabor ten można byłoby wykorzystywać do obsługi linii przebiegających przez ścisłe centrum miasta. Jednak priorytetem winno być użytkowanie taboru niskopodłogowego dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Wysoka częstotliwość, całodobowa oferta, dobra informacja, bliskość przystanków i dodatkowe przywileje będą pomocne w konkurencji transportu publicznego z samochodem. Wszystkie w/w cechy sprawiają, że transport publiczny w Raciborzu będzie elastyczny, szybki i pewny podobnie jak prywatny samochód, a równocześnie dużo tańszy, zwłaszcza dla właścicieli biletów okresowych.

Podsumowując przed Miastem Racibórz, jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety problemy dotyczące komunikacji publicznej nie były do tej pory priorytetowe. Obecnie, by osiągnąć zadowalający poziom transportu publicznego, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. Niestety działania takie wiążą się z koniecznością dokonywania bardzo dużych wydatków ze środków publicznych. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakładając na jednostki samorządu tyle nowych zadań jednocześnie jasno określiła, z czego należy je finansować. Mają to być przede wszystkim środki własne danej jednostki samorządowej. Należy jednak podkreślić, iż obecnie zdecydowana większość programów odnowy lub rozwoju transportu publicznego wspierana jest ze środków Unii Europejskiej, zarówno rozdzielanych na poziomie regionalnym, jak i krajowym. Środki unijne praktycznie zastąpiły jakiejkolwiek formy wsparcia miejskiego transportu publicznego z budżetów własnych województw, czy budżetu centralnego. O ile na obecnym etapie, jest to sytuacja z wielu względów uzasadniona, to należy liczyć się z tym, że w kolejnych okresach programowania ilość pieniędzy będzie dużo mniejsza.