

Załącznik
do uchwały nr XXXVII/358/2014
Rady Powiatu Raciborskiego
z dnia 14 stycznia 2014 r.

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU RACIBORSKIEGO**

Opracował:
Damian Knura

MAJ 2013

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego	4
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	8
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	9
4. Charakterystyka Powiatu Raciborskiego	9
4.1. Transport publiczny i jego problemy	9
4.2. Położenie geograficzne	11
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	12
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	15
4.5. Struktura demograficzna	17
4.6. Komunikacja indywidualna	24
4.7. Komunikacja publiczna	27
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	30
4.7.2. Infrastruktura drogowa	31
4.7.2.1. Dworce autobusowe	32
4.7.2.2. Przystanki autobusowe objęte planem transportowym	32
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	45
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	59
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	59
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	62
5.3. Plan zagospodarowania Gminy Kornowac	66
5.4. Plan zagospodarowania Gminy Krzanowice	66
5.5. Plan zagospodarowania Gminy Krzyżanowice	66
5.6. Plan zagospodarowania Gminy Kuźnia Raciborska	66
5.7. Plan zagospodarowania Gminy Nędza	67
5.8. Plan zagospodarowania Gminy Pietrowice Wielkie	67
5.9. Plan zagospodarowania Gminy Racibórz	67
5.10. Plan zagospodarowania Gminy Rudnik	68
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	68
7. Sieć komunikacyjna Powiatu Raciborskiego	75
7.1. Linia: Racibórz – Pietraszyn przez Lekartów – Wojnowice – Bojanów – Borucin – Krzanowice	77
7.2. Linia: Racibórz– Gródczanki przez Lekartów – Samborowice - Lekartów - Cyprzanów – Pietrowice Wielkie	78
7.3. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornica – Pietrowice Wielkie	80
7.4. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Kornicę – Pietrowice Wielkie	82

7.5.	Linia: Racibórz - Chałupki przez Bieńkowice – Bolesław – Tworków – Owsiszcze – Nowa Wioska – Krzyżanowice – (Nowa Wioska – Owsiszcze) - Roszków – Rudyszwałd – Chałupki – Zabełków ...	84
7.6.	Linia: Racibórz – Gamów przez Rudnik – Strzybnik – Strzybniczek	85
7.7.	Linia: Racibórz – Jastrzębie przez Rudnik – Strzybnik – Rudnik -Czerwięcice - Szonowice – Ponięcice – Szonowice – Modzurów – Dolędzin	86
7.8.	Linia: Racibórz – Sławików przez Rudnik – Brzeźnica – Ligota Książęca – Łubowice – Grzegorzowice – Lasaki	88
7.9.	Linia: Racibórz – Rzuchów przez Kornowac – Łańce – Kobyla – Łańce – Kornowac – Lęgów	89
7.10.	Linia: Racibórz – Rzuchów przez Pogrzebień – Kornowac – Łańce – Kobyla – Łańce – Kornowac – Lęgów	91
7.11.	Linia: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Turze – Ruda – Budziska – Siedliska – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska	92
7.12.	Linia: Racibórz – Rudy przez Babice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska	94
7.13.	Linia: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska	95
7.14.	Linia: Racibórz – Kuźnia Raciborska przez Babice – Nędza – Górki Śląskie – Szymocice – Jankowice – Rudy – Ruda Kozielska	97
8.	Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	99
9.	Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	103
10.	Zasady organizacji rynku przewozów	107
11.	Standardy usług przewozowych	110
12.	System informacji dla pasażerów	112
13.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	117
14.	Podsumowanie	120

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1.	Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Raciborski	122
----	---	-----

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w zakresie regularnego przewozu osób na terenie Powiatu Raciborskiego został opracowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13 ze zmianami) oraz przepisy wykonawcze wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 12 ust. 5 tej ustawy (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – Dz. U. nr 117, poz. 684). 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 powiatu, które zostało określone w art. 4 ustawy o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. nr 142, poz. 1592 ze zmianami) jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych o charakterze ponadgminnym w zakresie transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji pomiędzy miejscowościami w powiecie. Powiatowe 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.

W dużych aglomeracjach, gdzie publiczny transport drogowy osób jest rozwinięty, przewozy pasażerskie stanowią nadal około 75% całego transportu osób. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuacja w Powiecie Raciborskim jest niestety odmienna, gdyż w wyniku wieloletnich zaniedbań i braku systemowych rozwiązań społeczeństwo zostało skutecznie zniechęcone do korzystania z transportu publicznego. Odbywało się to między innymi poprzez systematyczną likwidację kursów oraz niską jakość taboru, którym przewozy były wykonywane.

Powyższe czynniki powodują, że odbudowa zaufania do tej formy transportu będzie powolnym procesem i w głównej mierze zależeć będzie od przejrzystej i sprawnej realizacji tych zadań przez samorząd powiatowy i samorządy gminne.

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.

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 ust. 1 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 międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji powiatowej w Powiecie Raciborskim;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
- dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Powiatu Raciborskiego;
- dane z jednostek samorządowych, urzędu pracy, szkół i innych instytucji;
- publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe:
 - Powiatu Raciborskiego: www.powiatraciborski.pl
 - Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl
 - Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: www.sejm.gov.pl

2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Raciborskim

Zadania organizatora transportu wynikające z ustawy o samorządzie powiatowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na obszarze Powiatu Raciborskiego powinien wykonywać Starosta Raciborski.

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 wszystkich gmin powiatu raciborskiego, tj.:

- Kornowac,
- Nędza,
- Kuźnia Raciborska,
- Rudnik,
- Pietrowice Wielkie,
- Krzanowice,
- Krzyżanowice,
- Racibórz.

Główną rolą przewozów wykonywanych na obszarze gmin objętych niniejszym planem jest przede wszystkim zapewnienie sprawnego dojazdu ich mieszkańców do miasta Raciborza, gdzie znajduje się większa część instytucji generujących ruch pasażerów.

Plan sieci komunikacyjnej w przewozach powiatowych został przedstawiony w dalszej części niniejszego opracowania.

Sieć ta 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 oraz wizerunek powiatu;
- uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Jednakże, z uwagi na fakt, iż Marszałek Województwa Śląskiego nie ogłosił jeszcze planu transportowego, niniejszy plan nie uwzględnia zapisów planów wyższego szczebla.

4. Charakterystyka Powiatu Raciborskiego

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.

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 powiatowych przewozów pasażerskich) 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.

Powiat Raciborski, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprosta potrzebom przewozowym mieszkańców wszystkich gmin powiat, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu powiatu 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

Reforma administracyjna państwa wprowadziła od 1 stycznia 1999 r. dwa nowe szczeble administracji samorządowej: powiat i województwo. Powiat Raciborski znalazł się wśród ponad trzystu powiatów ziemskich obejmując pięć gmin wiejskich: Rudnik, Kornowac, Nędza, Krzyżanowice i Pietrowice Wielkie, dwie gminy miejsko-wiejskie: Krzanowice i Kuźnia Raciborska oraz miasto: Racibórz.

Powiat Raciborski leży w Kotlinie Raciborskiej oraz częściowo na Płaskowyżu Głubczyckim i od strony wschodniej we fragmencie na Płaskowyżu Rybnickim. Powiat przecina rzeka Odra oraz jej dopływy: Psina i Ruda. Południowa część powiatu otwiera się na Bramę Morawską. Pod względem administracyjnym powiat raciborski należy do województwa śląskiego, a graniczy z terenami Rybnickiego Okręgu Węglowego, na których wydobywa się węgiel kamienny. Od południowo-zachodniej strony graniczy z Republiką Czeską, a mianowicie sąsiaduje z obszarami wydobywania węgla w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim oraz dużą aglomeracją miejsko-przemysłową Ostrawy. Od pozostałych stron natomiast powiat graniczy z rolniczymi gminami powiatu głubczyckiego, kędzierzyńsko-kozielskiego (województwo opolskie), gliwickiego, rybnickiego, wodzisławskiego (województwo śląskie), a na północnym wschodzie z miastem Rybnik. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 543,76 km². Obszar zamieszkiwany jest przez 110085 mieszkańców, co daje zaludnienie na poziomie 202 osoby/km². Powiat Raciborski posiada sprzyjające warunki dla rozwoju gospodarczego. Jego atutami są przede wszystkim: położenie przygraniczne i dostępność komunikacyjna, walory przyrodnicze oraz duża ilość terenów przystosowanych do rozwijania różnych typów działalności: handlowej, przemysłowej i transportu. Stolicą powiatu, pełniącą funkcję usługowo-przemysłową jest Racibórz, będący węzłem komunikacyjnym, w którym krzyżują się szlaki drogowe. Dostępność komunikacyjna jest dla wielu rodzajów działalności gospodarczej ważnym czynnikiem, stanowiącym o lokalnej atrakcyjności gospodarczej danego terenu. Korzystne położenie komunikacyjne w pobliżu autostrady A-1, wyróżnia powiat jako miejsce atrakcyjne dla inwestycji. Teren powiatu raciborskiego charakteryzuje się występowaniem małych gospodarstw rolnych, w dużej mierze nieprzekraczających 5 ha. Użytki rolne stanowią 62% powierzchni powiatu. Częściowo są to gospodarstwa, które wprowadzają żywność na rynek (swoją produkcję rozprowadzają głównie w niedalekiej okolicy). Na terenie

Powiatu Raciborskiego funkcjonuje kilka znaczących pod względem zatrudnienia zakładów tj. w Raciborzu: RAFAKO, SGL CARBON, zakłady z grupy HENKEL, MIESZKO, AUCHAN i Szpital Rejonowy oraz RAFAMET w Kuźni Raciborskiej, EKO-OKNA w Kornicy, OMAN w Pawłowie. Przemysł zlokalizowany w Powiecie Raciborskim przeszedł proces restrukturyzacji, zakłady prowadzą działalność w sposób nowoczesny, wykazując należytą dbałość o ochronę środowiska.

Położenie geograficzne powiatu oraz poszczególnych gmin ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Powiat Raciborski, 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,

4.3. Charakterystyka sieci drogowej

W Powiecie Raciborskim powiązania komunikacyjne są realizowane za pomocą:

- dróg krajowych,
- dróg wojewódzkich,
- dróg powiatowych,
- dróg gminnych.

Sieć dróg publicznych w powiecie raciborskim liczy łącznie ok. 675 km. Daje to zagęszczenie dróg na poziomie 124 km na 100 km². W porównaniu ze średnią ogólnopolską jest to wartość o blisko 50% wyższa, co świadczyć może o dużej dostępności komunikacyjnej w ramach obszaru powiatu. W porównaniu z danymi

notowanymi dla województwa śląskiego, wartość ta jest jednak niższa od średniej wojewódzkiej. Ma na to wpływ występowanie na terenie województwa silnych ośrodków zurbanizowanych, szczególnie w aglomeracji górnośląskiej.

Drogi krajowe

Najważniejszą trasą przebiegającą przez obszar Powiatu Raciborskiego jest droga krajowa nr 45 Zabełków – Złoczew. Przebiega ona przez powiat na osi południe – północ. Trasa ta stanowi praktyczne połączenie przejścia granicznego w Chałupkach z drogą krajową nr 14 w Złoczewie m.in. przez Krzyżanowice, Racibórz, Krapkowice, Opole, Kluczbork, Wieluń. Długość trasy na terenie Powiatu Raciborskiego wynosi około 35 km. Droga nr 45 posiada znaczenie strategiczne z punktu widzenia powiatu. Stanowi połączenie z Republiką Czeską oraz z autostradą A4 w kierunku północnym i zachodnim. Droga znajduje się w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Na niewielkim odcinku na terenie powiatu zlokalizowana jest również droga krajowa nr 78 Chałupki – Chmielnik, która łączy się w Zabełkowie z DK 45. Droga ta stanowi połączenie przejścia granicznego w Chałupkach z autostradą A4 w kierunku wschodnim oraz A1 w kierunku północnym.

Drogi wojewódzkie

Oprócz drogi krajowej nr 45 szkielet sieci komunikacji drogowej powiatu tworzą drogi wojewódzkie. Na terenie powiatu zlokalizowanych jest 10 odcinków tych dróg o łącznej długości 102 km.

Lp.	Nr drogi	Droga/ Odcinek	Długość
1.	DW 416	od granicy woj. opolskiego do DK 45 w m. Racibórz	11,4 km
2.	DW 417	od granicy woj. opolskiego do DW 416	11,2 km
3.	DW 421	od granicy woj. opolskiego do DW 922 (Nędza)	10,3 km
4.	DW 915	od DW 421 (Ciechowice) do DW 919 (Racibórz)	6,3 km
5.	DW 916	od DK 45 m. Racibórz do granicy państwa (Czechy)	8,9 km
6.	DW 917	od DK 45 w m. Racibórz do granicy państwa (Czechy)	9,7 km
7.	DW 919	od DW 935 w m. Racibórz do DW 920 w m. Rudy	22,9 km
8.	DW 922	od DW 425 Kuźnia Raciborska do DW 919 (Nędza)	5,9 km
9.	DW 935	od DK 45 do skrzyżowania w m. Rzuchów (DW 933)	12,9 km
10.	DW 936	od mostu nad rzeką Odrą łącznie z mostem do DK 45	2,8 km
RAZEM:			102,3 km

Drogi wojewódzkie stanowią główny kanał komunikacji powiatu z obszarami sąsiednimi i w dużym stopniu decydują o dostępności komunikacyjnej powiatu. Stanowią również bardzo ważny element spajający gminy powiatu. Drogi wojewódzkie znajdują się w gestii Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Część z nich wymaga pilnej modernizacji.

Drogi powiatowe

W bezpośredniej gestii samorządu powiatowego znajdują się drogi powiatowe (w powiecie raciborskim zarządzane przez Powiatowy Zarząd Dróg w Raciborzu). Łączna długość sieci tych dróg w powiecie wynosi ok. 165 km, w tym o nawierzchni ulepszonej ok. 94%. W przeważającej części stanowią one uzupełnienie sieci dróg wojewódzkich i krajowych i w głównej mierze obsługują ruch lokalny (połączenia między poszczególnymi gminami powiatu). Gęstość tych dróg (ok. 30 km / 100 km²) jest nieznacznie niższa od wartości notowanej dla całego kraju i znacznie niższa (o ponad 60%) od średniej wojewódzkiej. Najwięcej dróg powiatowych zlokalizowanych jest w gminie Rudnik, Pietrowice Wielkie, Krzanowice i Krzyżanowice. Stan techniczny dróg powiatowych w powiecie raciborskim jest w znacznej mierze niezadawalający. Wiele z nich wymaga modernizacji.

Z punktu widzenia strategicznego szczególne znaczenie mają drogi powiatowe łączące się w dłuższe odcinki dróg, które mogą stanowić alternatywne połączenia względem dróg wojewódzkich. Do takich odcinków należą m.in. drogi 3504S, 3503S i 3521S łączące Pietrowice Wielkie z Pawłowem, Modzurowem i Szonowicami. Trasa ta stanowi połączenie z siecią dróg krajowych i wojewódzkich de facto dla trzech gmin powiatu, może pełnić także funkcję zachodniej obwodnicy powiatu raciborskiego. Biorąc pod uwagę położenie geograficzne powiatu raciborskiego oraz jego wpływ na perspektywy rozwojowe tego obszaru, strategiczne znaczenie mają również powiatowe drogi transgraniczne. Na sieci tych dróg znajdują się 4 przejścia graniczne: Tworków – Hať, Owsiszczce – Pišť; Gródczanki – Třebom, Chałupki – Šilheřovice.

Drogi gminne

Najmniejsze znaczenie z punktu widzenia strategicznego, ale bardzo duże z punktu widzenia jakości życia społeczności lokalnej posiadają drogi gminne. Długość sieci tych dróg na terenie powiatu raciborskiego wynosi łącznie ok. 375 km, w tym o

nawierzchni ulepszonej ok. 85%. Gęstość dróg gminnych wynosi ok. 68 km / 100 km² i jest o ponad 100% wyższa od średniej ogólnopolskiej. Zarządzanie tymi drogami znajduje się w kompetencjach gmin.

4.4. Sytuacja społeczno–gospodarcza

Przeprowadzona stosunkowo niedawno restrukturyzacja przemysłu przedłożyła się na niekorzystną sytuację ekonomiczną i demograficzną mieszkańców powiatu raciborskiego. Problemy związane z upadkiem tradycyjnego przemysłu i obniżeniem pozycji powiatu 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 powiatu uległy znacznemu zredukowaniu. W oczach mieszkańców powiatu atrakcyjność miast w naszym regionie w stosunku do atrakcyjności innych ośrodków w kraju i za granicą stale spada.

Na terenie powiatu raciborskiego zarejestrowanych jest 8458 podmiotów gospodarczych (stan na 31.12.2012 r.), z czego aż 25 % stanowią przedsiębiorstwa z sekcji handel i naprawy.

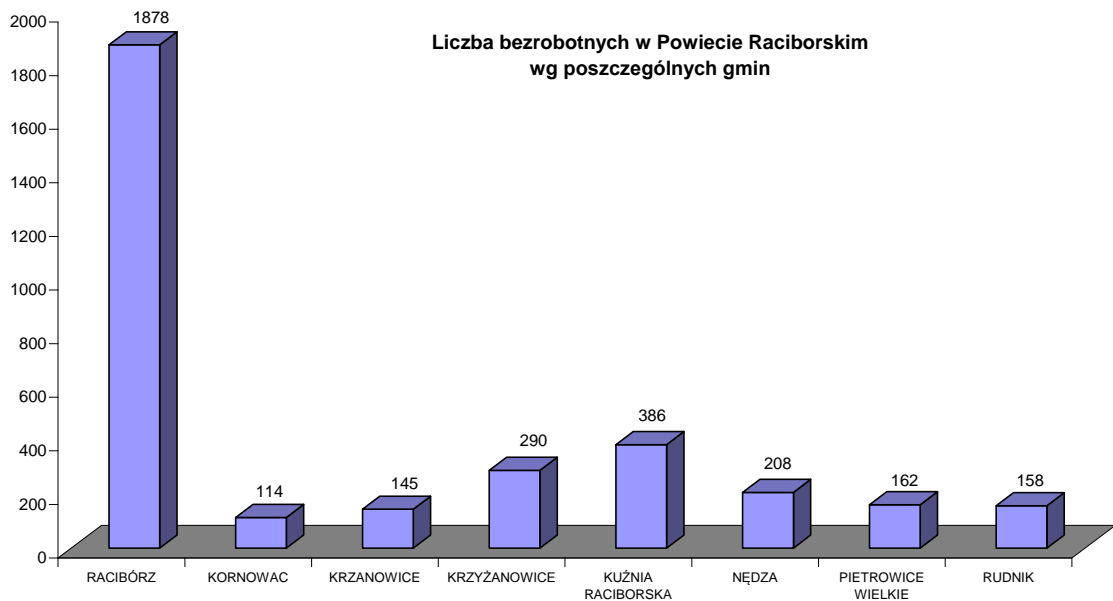
W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (7968 podmiotów, co stanowi 94 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 414 podmiotów gospodarczych, co stanowi 5 %, 66 podmiotów zatrudniających od 50-249 pracowników (0,78 %) i 8 podmiotów zatrudniających od 250 do 999 pracowników (0,09 %) oraz 2 podmioty zatrudniające powyżej 1000 pracowników (0,02%).

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 samorzady 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 bezrobocie w powiecie raciborskim kształtuje się następująco (na wykresie przedstawiono liczbę bezrobotnych według gmin):



Dane Powiatowego Urzędu Pracy w Raciborzu za miesiąc styczeń 2013 r.

W skali całego powiatu raciborskiego bezrobotnych było 3341 osób, co daje stopę bezrobocia równą 8,5 %. Natomiast w sąsiednich powiatach lub miastach na prawach powiatu sytuacja przedstawia się następująco:

- powiat wodzisławski – 5,3 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 10,9 %),
- powiat rybnicki – 2,1 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 12,1 %),
- miasto Rybnik – 4,6 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 8,1 %)
- powiat gliwicki – 3,7 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 10,1 %),
- miasto Gliwice – 7,1 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 7,1 %)
- powiat głubczycki – 3,2 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 18,7 %),
- powiat kędzierzyńsko-kozielski – 4,9 tys. bezrobotnych (stopa bezrobocia 13,8 %),

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 powiatu.

4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia Powiatu Raciborskiego wynosi 544 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 110085 mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 202 osoby/km² (dane GUS, stan na 31 grudnia 2011 r.). Z tego gmina:

- Racibórz (gmina miejska) zajmuje powierzchnię 75 km² i liczy 56 245 mieszkańców (750 osób/ km²),
- Krzanowice (gmina miejsko-wiejska) zajmuje powierzchnię 47 km² i liczy 5914 mieszkańców (125 osób/ km²),
- Kuźnia Raciborska (gmina miejsko-wiejska) zajmuje powierzchnię 127 km² i liczy 12079 mieszkańców (95 osób/ km²),
- Kornowac (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 26 km² i liczy 4970 mieszkańców (190 osób/ km²),
- Krzyżanowice (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 70 km² i liczy 11450 mieszkańców (164 osób/ km²),
- Nędza (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 57 km² i liczy 7291 mieszkańców (127 osób/ km²),

- Pietrowice Wielkie (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 68 km² i liczy 6971 mieszkańców (103 osób/ km²),
- Rudnik (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 74 km² i liczy 5165 mieszkańców (70 osób/ km²).



Prognoza liczby ludności w powiecie raciborskim na lata 2015-2035

Liczba mieszkańców / Lata	2015 r.	2020 r.	2025 r.	2030 r.	2035 r.
Ogółem Powiat Raciborski	105124	102072	99250	95960	92433

Na podstawie powyższych danych widać, iż liczebność mieszkańców powiatu raciborskiego w najbliższym okresie będzie drastycznie spadać.

Ludność powiatu raciborskiego z podziałem na grupy wiekowe (dane GUS, 2012 r.):

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców
0-2 lat	2914
3-6 lat	3728
7-12 lat	5788
13-15 lat	3302
16-18 lat	3959
19-24 lat	9684
25-29 lat	9173
30-39 lat	16688
40-49 lat	16334
50-59 lat	16808
60-64 lat	6103
65 i więcej lat	15604
Razem	110085

Osoby najczęściej korzystające z komunikacji publicznej to dzieci i młodzież w wieku od 7 -19 lat. Na podstawie powyższych danych grupa liczy 22733 osoby

Gęstość zaludnienia

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. 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.

W analizowanych gminach powiatu raciborskiego występuje następująca gęstość zaludnienia (wg GUS 2012 r.):

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Kornowac	4970	26,20	190
Krzanowice	5914	47,20	125
Krzyżanowice	11450	69,70	164
Kuźnia Raciborska	12079	126,62	95
Nędza	7291	57,22	127
Pietrowice Wielkie	6971	67,93	103
Racibórz	56245	75,01	750
Rudnik	5165	73,88	70
Ogółem Powiat Raciborski	110085	543,76	202

Największe zagęszczenie ludności występuje w stolicy powiatu Raciborzu, następnie w gminach: Kornowac oraz Krzyżanowice, natomiast najmniejsze w gminie Rudnik.

Poniżej przedstawiono szczegółowe dane o liczbie ludności odrębnie dla każdej gminy (wg GUS 2008 r.).

Gmina Kornowac:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Kobyła	1044
Kornowac	749
Łańce	541
Pogrzebień	1215
Rzuchów	993

Gmina Krzanowice:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Bojanów	777
Borucin	1247
Krzanowice	2149
Pietraszyn	366
Wojnowice	987

Gmina Krzyżanowice:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Bieńkowice	1159
Bolesław	497
Chałupki	1697
Nowa Wioska	343
Owsiszcze	793
Roszków	476
Rudyszwałd	771
Tworków	2800
Zabelków	871
Krzyżanowice	2005

Gmina Kuźnia Raciborska:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Budziska	846
Jankowice	738
Ruda	318
Ruda Kozielska	647
Rudy	2768
Siedliska	625
Turze	791
Kuźnia Raciborska	5472

Gmina Racibórz:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Racibórz	56245

Gmina Nędza:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Babice	864
Ciechowice	483
Górki Śląskie	921
Łęg	451
Szymocice	304
Zawada Książęca	816
Nędza	3344

Gmina Pietrowice Wielkie:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Amandów	134
Cyprzanów	562
Gródczanki	185
Kornica	358
Krowiarki	974
Lekartów	234
Pawłów	726
Pietrowice Wielkie	2239
Maków	649
Samborowice	695
Żerdziny	415

Gmina Rudnik:

Miejscowość	Liczba mieszkańców
Brzeźnica	597
Czerwięcice	110
Gamów	478
Grzegorzowice	609
Jastrzębie	148
Lasaki	193
Ligota Książęca	139
Łubowice	361
Modzurów	398
Ponięcice	239
Rudnik	916
Sławików	465
Strzybnik	296
Szonowice	286
Dolędzin	15

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 można wywnioskować, że obecne rozlokowane przystanków poprawnie zaspakaja potrzeby mieszkańców.

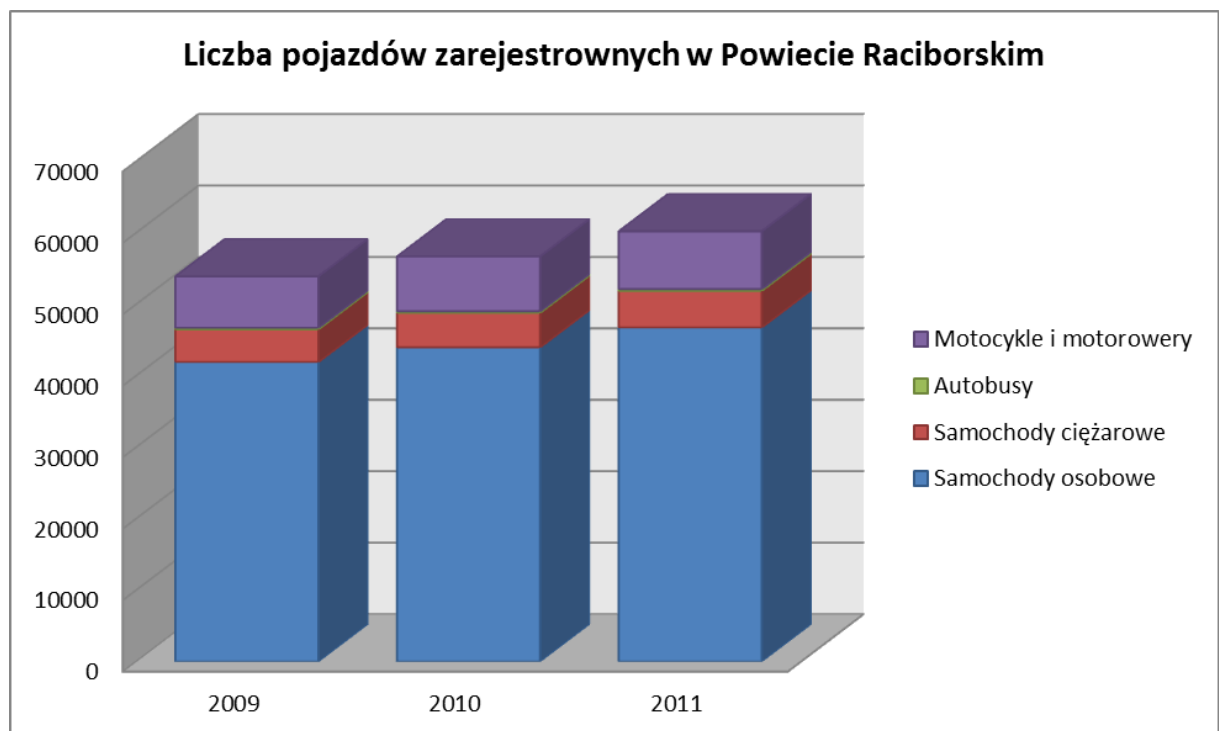
4.6. Komunikacja indywidualna

Poziom motoryzacji w Powiecie Raciborskim w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

Zarejestrowane pojazdy mechaniczne (na podstawie danych GUS):

Rodzaj pojazdu	Rok		
	2009	2010	2011
Samochody osobowe	41926	43970	46750
Samochody ciężarowe	4556	4824	5122
Autobusy	215	215	239
Motocykle i motorowery	7190	7672	8086
Pojazdy ogółem	52939	55476	58821

Dane te przedstawiono na poniższym wykresie:



2. Liczba samochodów osobowych, ciężarowych, motocykli i motorowerów na 1.000 mieszkańców:

- 2009 r. – 381 samochodów osobowych, 41 ciężarowych oraz 65 motocykli i motorowerów,
- 2010 r. – 400 samochodów osobowych, 43 ciężarowych oraz 69 motocykli i motorowerów,
- 2011 r. – 425 samochodów osobowych, 46 ciężarowych oraz 74 motocykli i motorowerów.

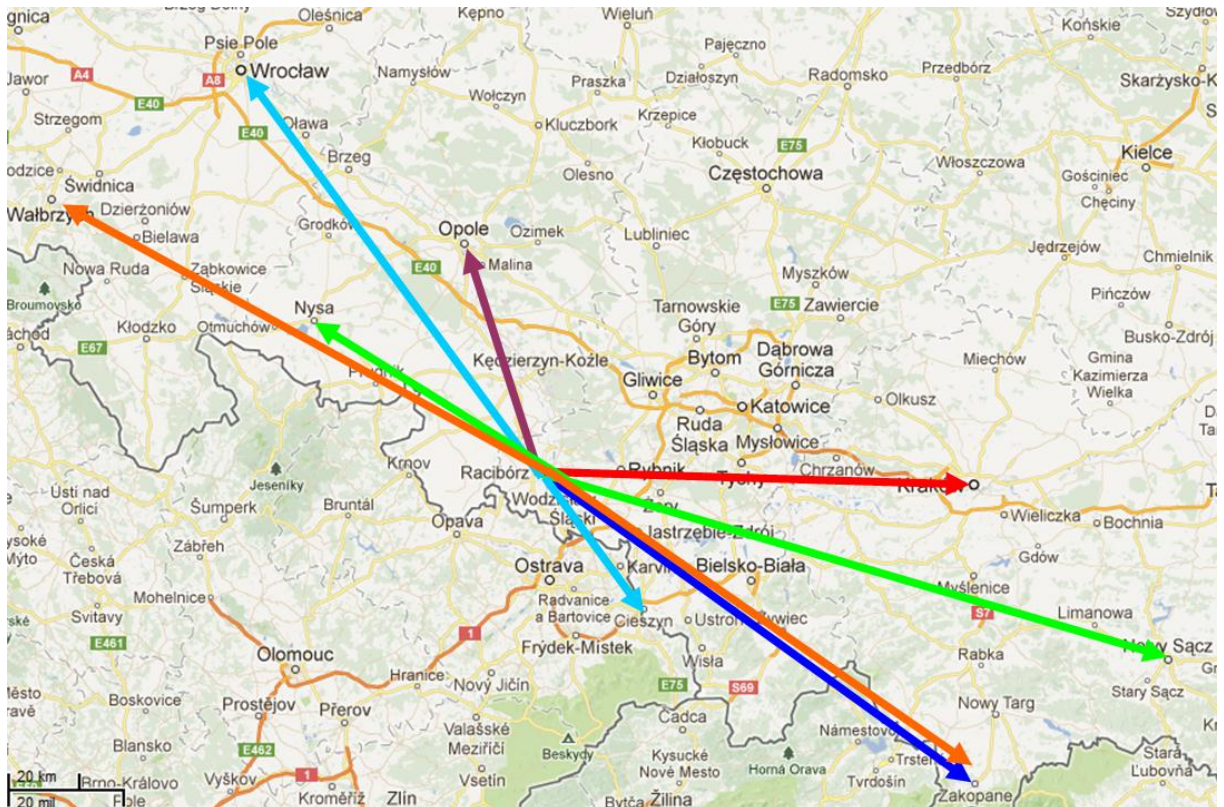
Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców stale rośnie, natomiast liczba samochodów ciężarowych oraz autobusów kształtuje się na prawie stałym poziomie. Wyraźnie daje się również zauważyć wzrost liczby motocykli i motorowerów. Biorąc pod uwagę zatłoczenie ulic oraz rosnące koszty paliwa jednoślady stają się alternatywą dla samochodów.

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 daje gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy w powiecie.

4.7. Komunikacja publiczna

Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w Powiecie Raciborskim możemy podzielić na:

- komunikację międzyregionalną: połączenia Powiatu Raciborskiego z miastami spoza województwa śląskiego:



Linie komunikacji międzyregionalnej:

Wrocław – Cieszyn przez: Racibórz - Opole

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

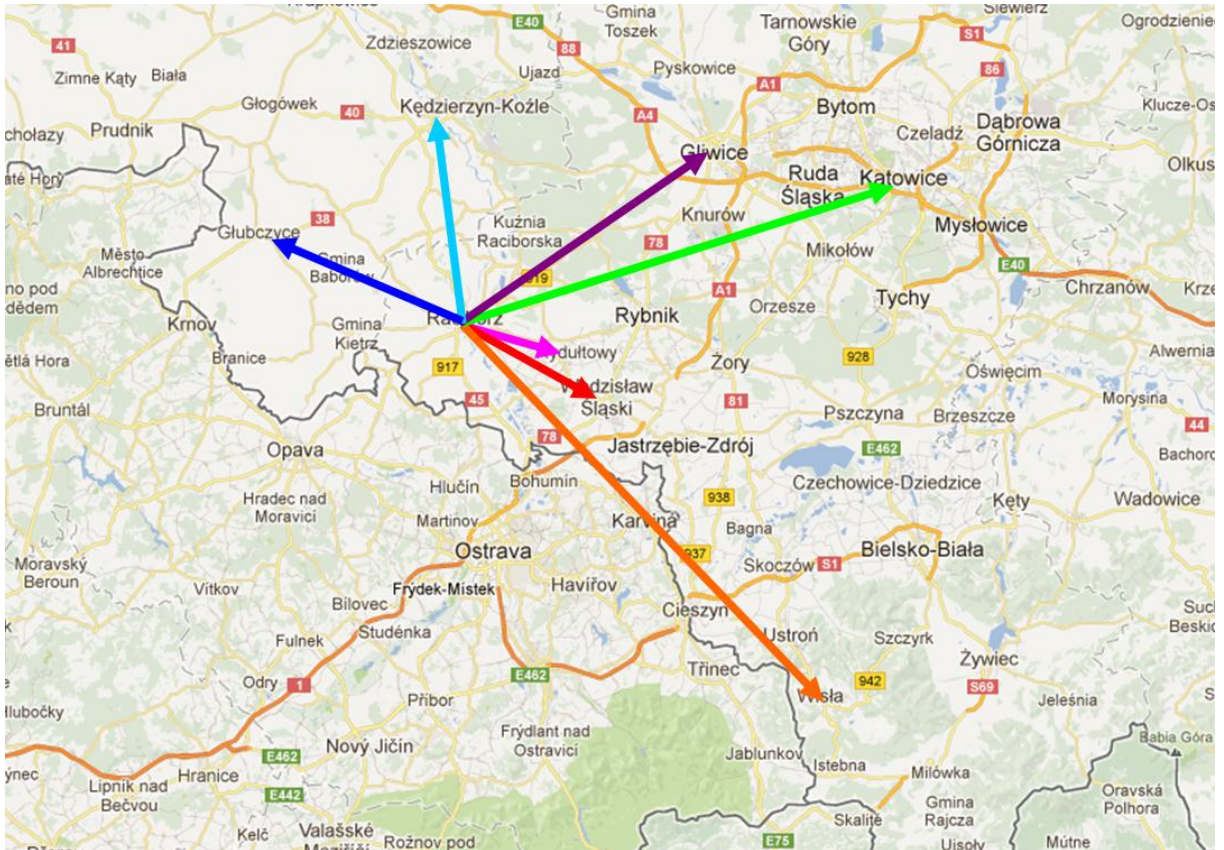
Wałbrzych – Zakopane przez: Nysa – Racibórz – Bielsko Biała - Wadowice

Racibórz – Kraków przez: Oświęcim

Racibórz – Opole przez: Kędzierzyn Koźle - Krapkowice

Racibórz – Zakopane przez: Bielsko Biała - Żywiec

- komunikację regionalną: połączenia miejscowości położonych w Powiecie Raciborskim z miejscowościami położonymi w innych powiatach w województwie śląskim oraz ze stolicami powiatów ościennych w województwie opolskim:



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

Racibórz – Gliwice przez: Rudy

Racibórz – Głubczyce przez: Baborów

Racibórz – Rydułtowy przez: Kornowac - Pszów

- komunikację lokalną: linie komunikacyjne w granicach powiatu oraz wykraczające do powiatów ościennych (powiat głubczycki, powiat wodzisławski, powiat gliwicki, powiat rybnicki),
- 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.

Obecnie pasażerski przewóz regularny na liniach komunikacyjnych o zasięgu lokalnym na terenie Powiatu Raciborskiego wykonują:

1. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu Spółka z o.o. z siedzibą w Raciborzu przy ulicy Środkowej 5 (PKS Racibórz),
2. Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. z siedzibą w Raciborzu przy ulicy Adamczyka 10 (PK Racibórz),
3. Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku z siedzibą w Rybniku przy ulicy Budowlanych 6 (ZTZ),
4. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gliwicach Spółka z o.o. z siedzibą w Gliwicach przy ulicy Pionierów (PKS Gliwice),
5. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Spółka z o.o. z siedzibą w Głubczycach przy ulicy Kołłątaja 5 (PKS Głubczyce),
6. PKS „TRAVEL-BUS” Sp. j. z siedzibą w Raciborzu ul. Nowomiejska 24
7. Veolia Transport Sp. z o.o. Toruń oddział Kędzierzyn-Koźle ul. 24 Kwietnia

PKS w Raciborzu Sp. z o.o. obsługuje obecnie wszystkie gminy Powiatu Raciborskiego w zakresie zapewniającym całodobową komunikację autobusową. Trasy oraz częstotliwość kursowania dobrana została w taki sposób aby zapewnić dojazd do wszystkich szkół na terenie Powiatu Raciborskiego oraz do zakładów pracy w Raciborzu. Dodatkowym uzupełnieniem komunikacji jest transport wykonywany w ramach komunikacji miejskiej przez PK Racibórz. Linie miejskie

wybiegają poza granice miasta Raciborza do Wojnowic, Samborowic, Lekartowa, Lubomi i Rydułtów. Komunikacja do tych miejscowości w dużym stopniu dubluje się z liniami PKS. Ze względu na niewielką frekwencję do tych miejscowości dublowanie linii powoduje znaczne zaniżenie rentowności kursów. Na terenie Gminy Pietrowice Wielkie transport wykonuje także PKS Głubczyce w ramach linii regularnych Racibórz – Kietrz – Branice/Dzierżkowice oraz Racibórz - Baborów - Głubczyce. Częstotliwość kursów oraz godziny wykonywania kursów są rozłożone równomiernie pomiędzy PKS Racibórz oraz PKS Głubczyce. Obie spółki nie konkurują ze sobą, a obsługiwane rozkłady jazdy wzajemnie się uzupełniają. Na terenie gminy Kuźnia Raciborska komunikację miejską w ramach linii Kuźnia Raciborska – Rudy – Rybnik wykonuje ZTZ Rybnik. PKS Gliwice wykonuje komunikację na terenie gmin Nędza oraz Kuźnia Raciborska na liniach Racibórz – Rudy – Gliwice oraz Kuźnia Raciborska – Rudy – Gliwice. Ilość kursów oraz częstotliwość kursowania jest dostosowana do potrzeb uczniów szkół ponadgimnazjalnych w Gliwicach. Veolia Transport obsługuje połączenia na trasie Racibórz - Kędzierzyn-Koźle przez Szonowice oraz przez Sławików.

4.7.1. Infrastruktura kolejowa

Na terenie Powiatu Raciborskiego istnieje stosunkowo mocno rozbudowana sieć kolejowa. Łączna długość linii kolejowych wynosi ponad 100 km. Stacja Racibórz stanowi lokalny węzeł kolejowy. Sieć tras kolejowych rozchodzi się w 6 kierunkach:

- Kuźnia Raciborska – Kędzierzyn-Koźle
- Nędza – Rydułtowy – Rybnik
- Markowice – Bluszczów – Wodzisław
- Krzyżanowice – Chałupki – granica państwa
- Studzienna – Krzanowice
- Studzienna – Pietrowice Wielkie – Kietrz – Baborów.

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

Najistotniejsze znaczenie transportowe ma zelektryfikowana linia magistralna przebiegająca od Wrocławia przez Opole – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz, przez granicę państwa 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 stacje kolejowe położone na terenie Powiatu Raciborskiego. 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

Najistotniejszym elementem 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. Dworce autobusowe

Miasto Racibórz:

W stolicy powiatu dworzec autobusowy zlokalizowany jest w rejonie ul. 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 szaloty i punkty handlowe. Dworzec pełni charakter węzła przesiadkowego.

Gminy: Rudnik, Nędza, Kuźnia Raciborska, Kornowac, Krzyżanowice, Krzanowice, Pietrowice Wielkie – nie posiadają dworców autobusowych.

4.7.2.2. Przystanki autobusowe w gminach objętych planem transportowym z uwzględnieniem ich dostępności dla osób niepełnosprawnych

Oceniając punktową infrastrukturę komunikacyjną (przystanki i dworce) w Powiecie Raciborskim dokonano jej podziału, tworząc umowne kategorie (od I do IV) obrazujące jej stan według zagrożeń i dostępności dla osób niepełnosprawnych.

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 koniczności 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 wprawdzie 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 usytuowane oraz propozycje nowych lokalizacji przystanków autobusowych na obszarze gmin Powiatu Raciborskiego.

Gmina Racibórz:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Racibórz/Markowice/Kościół	Racibórz ul. Gliwicka/ Powstańców Śląskich	Wojewódzka	IV
Racibórz/Markowice/PGR	Racibórz ul. Gliwicka/Łokietka	Wojewódzka	III
Racibórz/Markowice/Łęczczok	Racibórz ul. Gliwicka, przy drodze do Raszczyc	Wojewódzka	I
Racibórz/Rudzka/Komunalna most	Racibórz ul. Rudzka/ Komunalna	Wojewódzka	III
Racibórz/A.Krajowej/Królewska/Rogera	Racibórz ul. Rudzka/Armii Krajowej	Wojewódzka	IV
Racibórz/Królewska/Szkoła	Racibórz ul. Królewska przy szkole specjalnej	Gminna	I
Racibórz/A/Krajowej/Kościół/Technikum	Racibórz ul. Armii Krajowej przy parkingu	Wojewódzka	IV
Racibórz/Bosacka CPN/Hotel	Racibórz ul. Bosacka przy hotelu	Wojewódzka	IV
Racibórz/Cecylii/Gimnazjum	Racibórz ul. Cecylii przy szkole	Gminna	II
Racibórz/Brzezcie/Widok	Racibórz ul. Pogrzebieńska przy granicy miasta	Powiatowa	II

Racibórz/Brzezie/Bar	Racibórz ul. Brzeska przy pawilonie handlowym	Powiatowa	III
Racibórz/Brzezie/Ogródki	Racibórz ul. Brzeska przy wjeździe do żwirowni	Powiatowa	IV
Racibórz/Brzezie/Wygonowa	Racibórz ul. Pogrzebieńska/ Kruczkowskiego	Powiatowa	III
Racibórz/Dębicz	Racibórz ul. Rybnicka przy przejeździe kolejowym	Wojewódzka	IV
Racibórz/Obora	Racibórz ul. Rybnicka przy centrum handlowym	Wojewódzka	IV
Racibórz/Rybnicka/ZEW	Racibórz ul. Rybnicka przed wiaduktem	Wojewódzka	III
Racibórz/Sudół/Szkoła	Racibórz ul. Hulczyńska przy szkole	Krajowa	III
Racibórz/Studzienna/Osiedle	Racibórz ul. Hulczyńska	Krajowa	III
Racibórz/Studzienna/Plac Zakopiański	Racibórz ul. Hulczyńska/ Bojanowska	Krajowa	III
Racibórz/Opawska/Kolonialna	Racibórz ul. Opawska przy wylocie z miasta	Wojewódzka	I
Racibórz/Opawska/Działki	Racibórz ul. Opawska przy MIESZKO	Wojewódzka	I
Racibórz/Miedonia	Racibórz ul. Podmiejska przy OSP	Powiatowa	II
Racibórz/Miedonia/Ogrodnik	Racibórz ul. Kwiatowa przy wylocie w kier. Opola	Krajowa	IV
Racibórz/Kozielska/Myto	Racibórz ul. Kozielska/ Podmiejska	Krajowa	II
Racibórz/Kozielska/Śląska	Racibórz ul. Kozielska przy „Krzysztofku”	Krajowa	IV
Racibórz/Kozielska/Kościół	Racibórz ul. Kozielska przy Rondzie Solidarności	Krajowa	IV
Racibórz/Strzecha	Racibórz ul. Londzina przy Rondzie Solidarności	Wojewódzka	IV
Racibórz/Gamowska ZOZ	Racibórz ul. Gamowska parking przy szpitalu	Gminna	III
Racibórz/Głubczycka Kiosk/Sprawność	Racibórz ul. Głubczycka przy Rondzie Solidarności	Krajowa	IV
Racibórz/Karola Miarki	Racibórz ul. K. Miarki przy szkole	Gminna	III
Racibórz/Mariańska	Racibórz ul. Mariańska/ Ogrodowa/ Michejdy	Gminna	II
Racibórz/Mariańska/Ocicka	Racibórz ul. Mariańska przy ośrodku zdrowia	gminna	IV
Racibórz/Opawska Myto	Racibórz ul. Opawska przy stacji kontroli pojazdów	Powiatowa	IV
Racibórz/Łąkowa	Racibórz ul. Łąkowa przy Chempeście	Powiatowa	III
Racibórz/Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka/Polna	Racibórz ul. Opawska/ Ocicka	Gminna	IV
Racibórz/Wojska Polskiego/Szkoła	Racibórz ul. Wojska Polskiego przy szkole	gminna	IV
Racibórz/Kościuszki/Staszica	Racibórz ul. Kościuszki /Staszica	Powiatowa	III
Racibórz/Kolonia Pawłów	Racibórz ul. Głubczycka granica miasta	województwo	II

Gmina Kornowac:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Kobyła	Kobyła ul. Główna przy szkole	Powiatowa	III
Kobyła/Rumpel	Kobyła ul. Główna	Powiatowa	III
Kornowac/Łańce/skrzyżowanie	Kornowac ul. Wolności/ Raciborska	Powiatowa	II
Kornowac/PGR	Kornowac ul. Raciborska przy dawnym RSP	Wojewódzka	III
Kornowac/skrzyżowanie	Kornowac ul. Raciborska / Pamiętki	Wojewódzka	III
Łańce	Łańce ul. Wolności	Powiatowa	II
Łańce/Pstrązna/skrzyżowanie	Łańce ul. Wolności / Długa	Powiatowa	II
Pogrzebień/Szkoła	Pogrzebień ul. Pamiętki przy szkole	Powiatowa	IV
Pogrzebień/Kościół	Pogrzebień ul. Brzeska przy kościółce	Powiatowa	III
Pogrzebień/nż	Pogrzebień ul. Lubomska	Powiatowa	I
Pstrązna/skrzyżowanie	Rzuchów ul. Pstrązska	Wojewódzka	II
Rzuchów I	Rzuchów ul. Rybnicka przy granicy	Wojewódzka	II
Rzuchów/Dom Dziecka	Rzuchów ul. Rybnicka przy parku	Wojewódzka	II
Rzuchów/Łapacz	Rzuchów ul. Rybnicka przy restauracji	Wojewódzka	III
Rzuchów/Lęgów	Rzuchów ul. Rybnicka/ Lęgów	Wojewódzka	III
Lęgów/Wieś	Lęgów ul. Górna/ Kolonia	Powiatowa	II

Gmina Krzyżanowice:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Bieńkowice/Raciborska/Szkoła	Bieńkowice ul. Raciborska przy szkole	Krajowa	III
Bieńkowice/Raciborska/Kościół	Bieńkowice ul. Raciborska przy OSP	powiatowa	III
Tworków/Bolesławska	Tworków ul. Bolesławska droga do Bolesławia	powiatowa	III
Tworków/Raciborska/skrzyżowanie	Tworków ul. Raciborska droga do centrum Tworkowa	powiatowa	III
Tworków/Główna/Rynek	Tworków ul. Główna w centrum wsi	powiatowa	IV
Tworków/Główna/Hanowiec	Tworków ul. Główna przy skrzyżowaniu do Owsiszcz	powiatowa	III
Owsiszcze/Opawska	Owsiszcze ul. Opawska w centrum wsi	powiatowa	III
Owsiszcze/Wydale	Owsiszcze ul. Główna skrzyżowanie na Wydal	powiatowa	I
Nowa Wioska/skrzyżowanie	Nowa Wioska ul. Główna przy drodze do Krzyżanowic	powiatowa	II
Nowa Wioska/sklep GS	Nowa Wioska ul. Główna /Leśna	Gminna	II
Krzyżanowice/Tworkowska/stacja paliw	Krzyżanowice ul. Tworkowska przy granicy wioski	Krajowa	III
Krzyżanowice/Urząd Gminy	Krzyżanowice ul. Główna przy urzędzie gminy	powiatowa	III

Krzyżanowice/Wyzwolenia/Ośrodek Zdrowia/Prosat	Krzyżanowice ul. Wyzwolenia przy „Prosacie”	Krajowa	III
Roszków/Kolejowa/PGR	Roszków ul. Kolejowa przy RSP	Krajowa	II
Roszków/Raciborska	Roszków ul. Raciborska/ Nowa	Krajowa	III
Rudyszwałd/Zabelkowska/Nowy Dwór	Rudyszwałd ul. Zabelkowska przy przejeździe kolejowym	Krajowa	III
Rudyszwałd/Wiejska/Arnold	Rudyszwałd ul. Wiejska przy restauracji „U Arnolda”	Krajowa	III
Rudyszwałd/Główna	Rudyszwałd ul. Główna za przejazdem kolejowym	powiatowa	III
Rudyszwałd/Główna/Kościół	Rudyszwałd ul. Główna przy kościele	powiatowa	III
Rudyszwałd/Rakowiecka	Rudyszwałd ul. Rakowiecka przy drodze wzdłuż granicy państwa	powiatowa	III
Chałupki/Długa	Chałupki ul. Długa przy dawnym posterunku granicznym	powiatowa	III
Chałupki/Długa/Anaberg	Chałupki ul. Długa przy rondzie	powiatowa	III
Chałupki/Bogumińska/zajezdnia	Chałupki ul. Bogumińska dworzec autobusowy	Gminna	IV
Chałupki/Raciborska	Chałupki ul. Raciborska za rondem przy drodze w stronę Zabelkowa	powiatowa	III
Chałupki/Raciborska/Solich	Chałupki ul. Raciborska granica wsi	powiatowa	III
Bolesław	Bolesław ul. Tworkowska/ Główna	Gminna	IV

W celu zapewnienia dostępu do komunikacji zbiorowej uczniom szkół podstawowych i gimnazjum znajdujących się na terenie Gminy Krzyżanowice proponuje się uzupełnienie infrastruktury przystankowej o dodatkowe przystanki: Krzyżanowice/Łąkowa/szkoła, Zabelków/Rymera/szkoła, Chałupki/Szkolna/szkoła.

Gmina Krzanowice:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Bojanów/Raciborska	Bojanów ul. Raciborska przy kościele	Powiatowa	III
Bojanów/Borucka	Bojanów ul. Borucka przy OSP	Powiatowa	III
Borucin/Kopernika	Borucin ul. Kopernika przy barze	Powiatowa	III
Borucin/Krzanowicka	Borucin ul. Krzanowicka przy granicy wsi	Powiatowa	III
Krzanowice/Akacyjowa/Szkoła	Krzanowice ul. Akacyjowa parking przy szkole	Gminna	III
Krzanowice/Kolejowa/Ośrodek Zdrowia	Krzanowice ul. Kolejowa przy restauracji „Perła”	Wojewódzka	II
Krzanowice/Rynek	Krzanowice ul. Rynek	Gminna	III

Krzanowice/Zawadzkiego/Srebrna Góra	Krzanowice ul. Zawadzkiego / Długa	Powiatowa	II
Pietraszyn/Trulleya	Pietraszyn ul. Trulleya / Wesoła	Powiatowa	III
Wojnowice/Szpitalna	Wojnowice ul. Szpitalna przy przejeździe kolejowym	Powiatowa	II
Wojnowice/Łąkowa	Wojnowice ul. Łąkowa za kościołem	Gminna	II
Wojnowice/Rostka	Wojnowice ul. Rostka w centrum wsi	Powiatowa	II
Wojnowice/Rostka/Sklep	Wojnowice ul. Rostka przy sklepie	Powiatowa	II

Gmina Pietrowice Wielkie:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Amandów/Wiejska	Amandów przy RSP	Gminna	II
Krowiarki/Powstańców Śląskich	Krowiarki ul. Powstańców Śląskich	powiatowa	III
Krowiarki/Wyzwolenia/OSP	Krowiarki ul. Wyzwolenia przy OSP	powiatowa	III
Krowiarki/Wyzwolenia/Ośrodek Zdrowia	Krowiarki ul. Wyzwolenia przy ośrodku zdrowia	powiatowa	III
Maków/Raciborska/kościół	Maków ul. Raciborska parking przy kościele	Gminna	III
Maków/Raciborska	Maków ul. Raciborska przy sklepie GS	powiatowa	III
Maków/Raciborska	Maków ul. Raciborska/ Staszica	powiatowa	III
Pawłów/Powstańców Śląskich	Pawłów ul. Powstańców Śląskich przy kościele	wojewódzka	III
Zerdziny/Ocicka	Zerdziny Głubczycka / Szkolna	wojewódzka	II
Kornica/Raciborska 8	Kornica ul. Raciborska przy drodze do Kietrza	wojewódzka	II
Kornica/Spółdzielcza	Kornica ul. Spółdzielcza Nowa Osada	powiatowa	II
Pietrowice Wielkie/ Konopnickiej/szkoła	Pietrowice Wielkie ul. Konopnickiej przy szkole	Gminna	III
Pietrowice Wielkie/1 Maja 5/8	Pietrowice Wielkie ul. 1 Maja przy centrum społeczno-kulturalnym	wojewódzka	IV
Pietrowice Wielkie/ Żymierskiego/przedszkole	Pietrowice Wielkie ul. Żymierskiego przy przedszkolu	Gminna	II
Pietrowice Wielkie/1 Maja 80	Pietrowice Wielkie ul. 1 Maja przy skrzyżowaniu do Gródczanek	wojewódzka	III
Gródczanki/Wiejska	Gródczanki przy OSP	powiatowa	III
Cyprzanów/Janowska	Cyprzanów ul. Janowska przy granicy wsi	powiatowa	II
Cyprzanów/Janowska/sklep	Cyprzanów ul. Janowska przy kościele	Powiatowa	III
Lekartów/Raciborska/sklep	Lekartów ul. Raciborska przy OSP	Powiatowa	III

Lekartów/skrzyżowanie	Lekartów przy drodze do Raciborza	Wojewódzka	II
Samborowice/Opawska	Samborowice ul. Opawska przy sklepie	Wojewódzka	III
Samborowice/Długa	Samborowice ul. Długa przy szkole	Gminna	II

W celu poprawy dostępu do komunikacji zbiorowej mieszkańcom oraz uczniom szkół podstawowych i gimnazjum znajdujących się na terenie Gminy Pietrowice Wielkie proponuje się uzupełnienie infrastruktury przystankowej o dodatkowe przystanki: Pawłów/Pietrowicka/szkoła, Żerdziny/Świerczewskiego, Żerdziny/Widokowa 1, Żerdziny/Widokowa 35, Kornica/Strefa Ekonomiczna, Kornica/Główna,

Gmina Rudnik:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Brzeźnica	Brzeźnica ul. Kozielska 8	Powiatowa	II
Brzeźnica/UPT	Brzeźnica ul. Kozielska przy piekarni	Powiatowa	II
Brzeźnica/Osiedle	Brzeźnica „Brzozówka” przy blokach	Gminna	I
Czerwięcice	Czerwięcice ul. Główna 9	Powiatowa	III
Czerwięcice/skrzyżowanie	Czerwięcice przy skrzyżowaniu do Czerwięcic	Krajowa	III
Czerwięcice/skrzyżowanie II	Czerwięcice „Brzozówka”	Gminna	I
Dolędzin/skrzyżowanie	Dolędzin przy krajówce	Krajowa	III
Dolędzin	Dolędzin przy blokach	Powiatowa	II
Gamów	Gamów ul. Długa przy OSP	Powiatowa	II
Gamów/Młyn	Gamów ul. Długa przy młynie	Powiatowa	I
Grzegorzowice/Wieś	Grzegorzowice ul. Powstańców Śląskich przy sklepie	wojewódzka	III
Grzegorzowice/Szkoła	Grzegorzowice ul. Powstańców Śląskich przy szkole	wojewódzka	III
Grzegorzowice/skrzyżowanie	Grzegorzowice ul. Młyńska przy skrzyżowaniu z Powstańców Śląskich	Powiatowa	III
Jastrzębie	Jastrzębie ul. Raciborska w centrum wsi	Powiatowa	II
Jastrzębie/Zamek	Jastrzębie ul. Raciborska przy drodze do zamku	Powiatowa	II
Lasaki	Lasaki ul. Nadodrzańska / Boczna	Powiatowa	III
Ligota Książęca	Ligota Książęca ul. Sportowa 2	Powiatowa	I
Łubowice	Łubowice ul. J.v. Eichendorffa przy cmentarzu	Powiatowa	I
Modzurów	Modzurów ul. Strzybnego przy sklepie	Powiatowa	II

Ponięćce	Ponięćce ul. Łąkowa / Szkolna	Powiatowa	III
Ponięćce/skrzyżowanie	Ponięćce ul. Łąkowa przy SKR	Powiatowa	I
Rudnik	Rudnik ul. Mickiewicza przy sklepie	Powiatowa	III
Rudnik/Szkoła	Rudnik ul. Słoneczna przy szkole	Gminna	III
Rudnik/Kościół	Rudnik ul. Sylwestra przy kościele	Powiatowa	III
Rudnik/PGR	Rudnik ul. Sylwestra przy RSP	Powiatowa	III
Strzybnik	Strzybnik ul. Długa 11	Powiatowa	I
Strzybnik/skrzyżowanie	Strzybnik przy skrzyżowaniu do Modzurowa	Powiatowa	I
Strzybniczek	Strzybniczek przy skrzyżowaniu do Gamowa	Powiatowa	II
Szonowice	Szonowice ul. Słowackiego przy ośrodku zdrowia	Krajowa	III
Sławików	Sławików ul. Słowackiego / Dębowa	wojewódzka	II
Sławików/Bar	Sławików ul. Parkowa / Strażacka	Powiatowa	III
Sławików/Wieś	Sławików ul. Parkowa 38	Powiatowa	I
Sławików/skrzyżowanie	Sławików ul. Kolonia przy skrzyżowaniu do Lasak	Powiatowa	I

Gmina Nędza:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Babice/Rudzka	Babice ul. Rudzka 8	wojewódzka	III
Babice/Wiejska/Kościół	Babice ul. Wiejska 56	Gminna	II
Babice/Wiejska/Rudzka	Babice ul. Wiejska przy warsztacie samochodowym	Gminna	II
Nędza/Gliwicka/Roszarnia	Nędza ul. Gliwicka przy drodze do Szymocic	wojewódzka	I
Nędza/Gliwicka/Mała Nędza	Nędza ul. Gliwicka przy stacji wąskotorówki	wojewódzka	III
Nędza/Gliwicka/basen	Nędza ul. Gliwicka przy ośrodku Aqua-brax	wojewódzka	III
Nędza/Jana Pawła II/Roszarnia	Nędza ul. Jana Pawła II przy dawnej roszarni	wojewódzka	I
Nędza/Jana Pawła II/Osiedle	Nędza ul. Jana Pawła II przy zakładzie stolarskim	wojewódzka	I
Nędza/Jana Pawła II/Kościół	Nędza ul. Jana Pawła II przy kościele	wojewódzka	III
Nędza/Jana Pawła II/Rogol	Nędza ul. Jana Pawła II przy granicy wsi w stronę Kuźni R.	wojewódzka	III
Nędza/Jana III Sobieskiego/Konarskiego	Nędza ul. Jana III Sobieskiego przy starej szkole	wojewódzka	II
Nędza/1 Maja/wiadukt	Nędza ul. 1 Maja/ Towarowa	wojewódzka	I
Nędza/1 Maja/Trawniki	Nędza ul. 1 Maja przy skrzyżowaniu do Trawniki	wojewódzka	II
Szymocice/Gliwicka/OSP	Szymocice ul. Gliwicka przy OSP	wojewódzka	III

Łęg/Raciborska/Cmentarz	Łęg ul. Raciborska przy cmentarzu	wojewódzka	III
Zawada Książęca/Raciborska/Pawilony	Zawada Książęca ul. Raciborska przy OSP	wojewódzka	III
Zawada Książęca/Raciborska/szkoła	Zawada Książęca ul. Raciborska / Olimpijska	wojewódzka	I
Ciechowice/Powstańców Śląskich/RSP	Ciechowice ul. Powstańców Śląskich przy sklepie	wojewódzka	I
Ciechowice/Raciborska	Ciechowice ul. Raciborska 26	wojewódzka	II
Ciechowice/Kuźnicka/Prom	Ciechowice ul. Kuźnica przy drodze do promu	wojewódzka	II
Górki Śląskie /Ofiar Oświęcimskich/Astrów	Górki Śląskie ul. Ofiar Oświęcimskich za przejazdem kolejowym	powiatowa	I
Górki Śląskie/Nowa/Kościół	Górki Śląskie ul. Nowa przy kościele	Gminna	III

W celu zapewnienia dostępu do komunikacji zbiorowej uczniom Zespołu Szkolno-Gimnazjalnego w Nędzy proponuje się uzupełnienie infrastruktury przystankowej o dodatkowy przystanek: Nędza/Leśna/szkoła,

Gmina Kuźnia Raciborska:

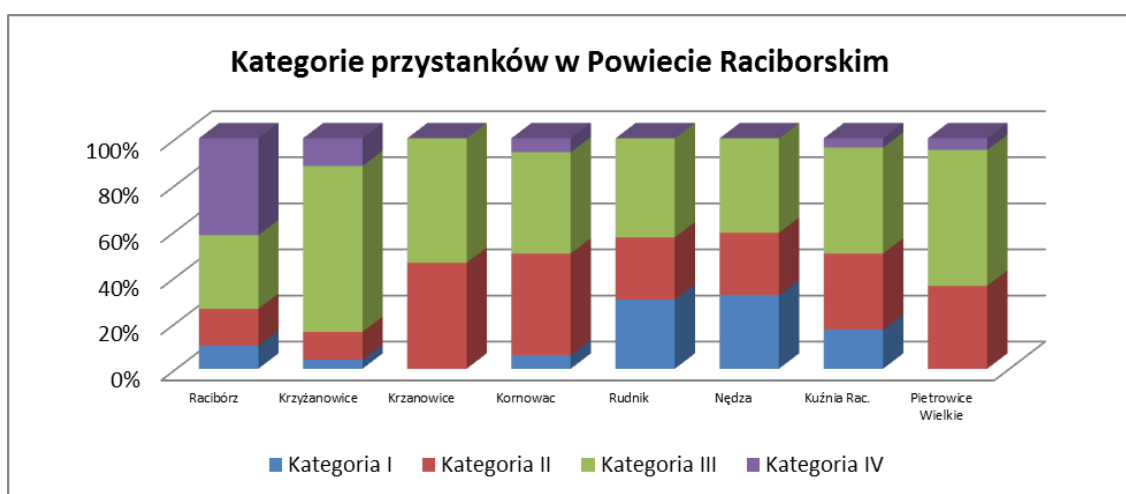
Nazwa przystanku	Lokalizacja	Rodzaj drogi	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Jankowice/Raciborska	Jankowice ul. Raciborska / Wiejska	wojewódzka	III
Rudy/Kozielska	Rudy ul. Kozielska rondo	Wojewódzka	III
Rudy/Rogera/Rybnicka	Rudy ul. Rogera przy skrzyżowaniu do Rybnika	Wojewódzka	II
Rudy/Przerycie	Rudy ul. Gliwicka / Przerycie	Wojewódzka	III
Rudy/Biały Dwór	Rudy Biały Dwór	Wojewódzka	III
Rudy/Paproć	Rudy Paproć	Wojewódzka	II
Rudy/Kolonia Renerowska	Rudy ul. Kolonia Renerowska 44	Wojewódzka	II
Ruda Kozielska/Raciborska/las	Ruda Kozielska ul. Raciborska 100	Wojewódzka	III
Ruda Kozielska/Raciborska/sklep	Ruda Kozielska ul. Raciborska przy sklepie	Wojewódzka	III
Ruda Kozielska/Raciborska	Ruda Kozielska ul. Raciborska / Krótka	Wojewódzka	III
Kuźnia Raciborska/Kolejowa	Kuźnia Rac. ul. Kolejowa przy PKP	Gminna	III
Kuźnia Raciborska/Kozielska	Kuźnia Rac. ul. Kozielska przy stadionie	Wojewódzka	II
Kuźnia Raciborska/Kościół	Kuźnia Rac. ul. Kościelna przy OSP	Wojewódzka	IV
Kuźnia Raciborska/Rudzka	Kuźnia Rac. ul. rudzka przy drodze do Rud	Wojewódzka	II
Kuźnia Raciborska/ Karola Świerczewskiego1/szkoła	Kuźnia Rac. ul. Świerczewskiego przy szkole	Gminna	III
Kuźnia Raciborska/Topolowa	Kuźnia Rac. ul. Topolowa / Jagodowa	Powiatowa	I

Turze/Raciborska/Kościuszki/Wieś	Turze ul. Raciborska / Kościuszki	Powiatowa	II
Turze/Raciborska/Dom Kultury	Turze ul. Raciborska przy sklepie	Powiatowa	II
Turze/Rudzka	Turze ul. Rudzka przy granicy wsi	Powiatowa	II
Turze/Raciborska/skrzyżowanie	Turze ul. Raciborska przy drodze prze mostem	Powiatowa	I
Budziska/Szkolna/sklep	Budziska ul. Szkolna przy sklepie	Powiatowa	III
Siedliska/Gliwicka	Siedliska ul. Gliwicka przy sklepie	powiatowa	III
Ruda/Rudzka/Leśna	Ruda ul. Rudzka / Leśna	powiatowa	I
Ruda/Rudzka	Ruda ul. Rudzka / Główna	powiatowa	I

Liczba przystanków z podziałem na poszczególne kategorie zagrożeń dla osób niepełnosprawnych przedstawia się następująco:

Gmina	Racibórz	Krzyżanowice	Krzanowice	Kornowac	Rudnik	Nędza	Kuźnia Rac.	Pietrowice Wielkie
Kategoria I	4 (10%)	1 (3%)	0 (0%)	1 (6%)	10 (30%)	7 (32%)	4 (17%)	0 (0%)
Kategoria II	6 (16%)	3 (12%)	6 (46%)	7 (44%)	9 (27%)	6 (27%)	8 (33%)	8 (36%)
Kategoria III	12 (32%)	19 (73%)	7 (54%)	7 (44%)	14 (43%)	9 (41%)	11 (46%)	13 (59%)
Kategoria IV	16 (42%)	3 (12%)	0 (0%)	1 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (4%)	1 (5%)
Razem	38 (100%)	26 (100%)	13 (100%)	16 (100%)	33 (100%)	22 (100%)	24 (100%)	22 (100%)

oraz na wykresie:



Biorąc pod uwagę dostosowanie przystanków do potrzeb osób niepełnosprawnych omówiono wyłącznie stan przystanków objętych siecią komunikacyjną przedstawioną w dalszej części niniejszego opracowania, a znajdujących się na obszarze gmin objętych planem. Przystanki położone na obszarze Raciborza stanowią niewielką część ogólnej liczby przystanków w tej gminie (zatem wyniki przedstawione w powyższej tabeli nie są miarodajne).

Na obszarze gmin Rudnik i Nędza stosunkowo duża liczba przystanków mieści się w kategorii I, czyli stwarzającej duże zagrożenie dla osób niepełnosprawnych. Wynika to między innymi z faktu, iż część przystanków znajduje się w obszarach w których od dłuższego czasu nie dokonywano gruntownych remontów dróg, a co zatem idzie nie poprawiano infrastruktury przystankowej. Część linii komunikacyjnych została także poprowadzona przez miejsca, gdzie wcześniej nie było komunikacji publicznej lub komunikacja była realizowana w ograniczony sposób przez co inwestycje w przystanki nie były ekonomicznie uzasadnione. Utworzone nowe przystanki często także nie spełniają właściwych norm. Priorytetem w tych gminach winna być jak najszybsza poprawa infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). Z kolei największy procentowy udział przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych zauważamy w gminie Krzyżanowice. Pomimo, że w realiach powiatu raciborskiego 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), właściciele przystanków powinni jak najszybciej podjąć działania zmierzające do poprawy warunków na przystankach, gdzie zagrożenie jest największe (kategoria I) oraz w miarę możliwości na przystankach kategorii II i III. Tym bardziej, że jak wspomniano już wyżej, przystanki zakwalifikowane do kategorii I stwarzają zagrożenie nawet dla ludzi pełnosprawnych.

Należy również zauważyć, że obecnie w powiecie raciborskim nie oferuje się odpowiedniego środka transportowego przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych (za wyjątkiem komunikacji miejskiej w Raciborzu). Chodzi tu o pojazdy, których szerokość drzwi i ich położenie umożliwiają dostęp osobom z ograniczeniami ruchowymi (w tym na wózkach inwalidzkich), ale również o pojazdy posiadające 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 niewiele z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Ostatnie pełne dane dotyczące liczby osób niepełnosprawnych w Polsce pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego 2002 (gdyż dane ze spisu przeprowadzonego w 2011 r. mają charakter wstępny i niedoszacowany). Według jego wyników w 2002 roku liczba osób niepełnosprawnych ogółem wynosiła blisko 5,5 mln, w tym około 4,5 mln posiadało prawne potwierdzenie faktu niepełnosprawności, a 4,3 mln spośród nich stanowiły osoby w wieku 15 lat i więcej. Według wyników kwartalnego reprezentacyjnego Badania Aktywności Ekonomicznej Ludności (BAEL) prowadzonego przez GUS liczba tych ostatnich od tego czasu systematycznie spadała i w 2011 roku wynosiła około 3,4 mln osób (dokładnie 3384 tys.). Oznacza to, że 10,6% ludności w wieku 15 lat i więcej posiada prawne orzeczenie niepełnosprawności. W 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych prawnie w wieku produkcyjnym wynosiła około 2,0 mln (dokładnie 2024 tys.), co stanowiło 8,4% ludności w tym wieku.

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 tysięcy osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym.

W 2010 roku 27,0% osób w wieku 15 lat i więcej miało orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności (lub orzeczenie równoważne), 39,6% tych osób posiadało orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności (lub równoważne) a 33,4% - orzeczenie o lekkim stopniu niepełnosprawności (lub równoważne). 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 uszkodzenia ściany opony) pomagają kierowcom ograniczyć przerwę tak, aby optymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę.

Niestety powyższe wytyczne są jak na razie zawarte głównie w normach i aktach prawnych, natomiast w rzeczywistości stan dostosowania obiektów użyteczności publicznej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest z reguły bardzo zły.

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,
- dworce.

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

Obiekty edukacyjne – generują bez wątpienia największe zapotrzebowanie transportowe. W niniejszym planie w najważniejszych generatorami ruchu są szkoły na poziomie szczebla ponadgimnazjalnego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe.

Przy ocenie zapotrzebowania transportowego analizowano także transport obsługujący szkoły podstawowe i ponadpodstawowe, gdyż taki jest także realizowany w gminach i jest również znaczącym generatorem ruchu.

Szkoły ponadgimnazjalne		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów
Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1 im. Jana Kasprowicza w Raciborzu	ul. Kasprowicza 11 47-400 Racibórz	780
Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2 im. A. Mickiewicza w Raciborzu	ul. Wyszyńskiego 3 47-400 Racibórz	575
Zespół Szkół Ekonomicznych w Raciborzu	ul. Gimnazjalna 3 47-400 Racibórz	532
Zespół Szkół Zawodowych w Raciborzu	ul. Wileńska 8 47-400 Racibórz	602
Zespół Szkół Budowlanych i Rzemiosł Różnych w Raciborzu	ul. Wileńska 6 47-400 Racibórz	300
Zespół Szkół Mechanicznych im. Arki Bożka w Raciborzu	ul. Zamkowa 1 47-400 Racibórz	967
Zespół Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego im. J. Kusocińskiego w Raciborzu	ul. Kozielska 47-400 Racibórz	277
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Rudach	ul. Szkolna 2 47-430 Rudy	b.d.
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Raciborzu	ul. Klasztorna 9 47-400 Racibórz	b.d.
Centrum Kształcenia Ustawicznego w Raciborzu	ul. Zamkowa 6 47-400 Racibórz	b.d.
Zespół Szkół Ogólnokształcących i Technicznych w Kuźni Raciborskiej	ul. Piaskowa 28 47-420 Kuźnia Rac.	b.d.

Gmina	Miejscowość	Liczba uczniów szkół ponadgimnazjalnych korzystających z transportu autobusowego w komunikacji powiatowej
Kornowac	Razem:	37
w tym:	Kobyła	28
	Kornowac	0
	Łańce	7
	Pogrzebień	0
	Rzuchów	2
Krzanowice	Razem:	177
w tym:	Bojanów	26
	Borucin	26
	Krzanowice	85
	Pietraszyn	10
	Wojnowice	0
Krzyżanowice	Razem:	171
w tym:	Bieńkowice	37
	Bolesław	15
	Chałupki	1
	Krzyżanowice	21
	Nowa Wioska	11
	Owsiszczce	15
	Roszków	2
	Rudyszwałd	0
	Tworków	69
	Zabełków	0
Kuźnia Raciborska	Razem:	300
w tym:	Budziska	29
	Jankowice	12
	Ruda	11
	Ruda Kozielska	4
	Rudy	17
	Siedliska	16
	Turze	30
	Kuźnia Raciborska	181
Nędza	Razem:	138
w tym:	Babice	23
	Ciechowice	21

	Górki Śląskie	0
	Łęg	19
	Szymocice	9
	Zawada Książęca	24
	Nędza	42
Pietrowice Wielkie	Razem:	217
w tym:	Amandów	3
	Cyrzanów	25
	Gródczanki	4
	Kornica	4
	Krowiarki	27
	Lekartów	0
	Pawłów	34
	Pietrowice Wielkie	71
	Maków	39
	Samborowice	0
	Żerdziny	10
Rudnik	Razem:	132
w tym:	Brzeźnica	19
	Czerwięcice	5
	Gamów	12
	Grzegorzowice	21
	Jastrzębie	5
	Lasaki	13
	Ligota Książęca	3
	Łubowice	10
	Modzurów	5
	Ponięcice	0
	Rudnik	15
	Sławików	13
	Strzybnik	9
	Szonowice	2
	Dolędzin	0
Ogółem Powiat Raciborski		1172

Biorąc pod uwagę powyższe zestawienie należy stwierdzić, że największe potrzeby transportowe wśród młodzieży ponadgimnazjalnej w gminach objętych niniejszym planem występują w gminie Kuźnia Raciborska. 300 uczniów

zamieszkałych na obszarze tej gminy dojeżdża na zajęcia szkolne do Raciborza. Jest to niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg powiatowych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. W gminie Pietrowice Wielkie do szkół ponadgimnazjalnych położonych na obszarze Raciborza dojeżdża 217 uczniów, w gminach Krzanowice i Krzyżanowice odpowiednio 177 i 171. Najmniejsza ilość uczniów dojeżdżających do szkół ponadgimnazjalnych odnotowano w gminie Kornowac tylko 37 osób (znaczna część młodzieży dojeżdża komunikacją miejską – linia 14 - brak danych o ilości biletów). Analizując przedstawioną powyżej strukturę wiekową ludności należy stwierdzić, że grupa uczniów korzystających z komunikacji powiatowej w dojazdach do szkół ponadgimnazjalnych wynosi obecnie około 1172 osoby w wieku od 16 do 19 lat. Na terenie powiatu raciborskiego są także miejscowości, z których uczniowie nie dojeżdżają do szkół w Raciborzu wybierając szkoły w miastach innych powiatów. Wynika to z uwarunkowań geograficznych i ekonomicznych. 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 tych gmin do podejmowania nauki w szkołach położonych na obszarze powiatu raciborskiego. Dogodny dojazd jest bowiem jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas wyboru szkoły ponadgimnazjalnej. Biorąc pod uwagę zasady przyznawania subwencji oświatowej (pieniądz „idzie” za uczniem) organizatorzy transportu, poprzez właściwe określenie sieci komunikacyjnej oraz ułożenie rozkładów jazdy mogą mieć znaczny wpływ na kondycję finansową szkolnictwa w powiecie.

Natomiast liczba uczniów w ważniejszych placówkach szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego kształtuje się następująco:

Gmina Kornowac		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji
Gimnazjum im. Jana Pawła II w Kornowacu	ul. Starowiejska 66 44-285 Kornowac	31
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Pogrzebieniu	ul. Pamięki 25 44-285 Pogrzebień	b.d.
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Rzuchowie	ul. Karola Miarki 8 44-285 Rzuchów	2
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Kobyli Szkoła Podstawowa	ul. Główna 69 44-285 Kobyła	20

Gmina Krzanowice		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji
Zespół Szkół w Krzanowicach Szkoła Podstawowa i Gimnazjum	ul. Akacyjowa 1 47-440 Krzanowice	91
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Wojnowicach	ul. Polna 2 47-470 Wojnowice	b.d.
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Borucinie Przedszkole i Szkoła Podstawowa	ul. Bończyka 13 47-470 Borucin	b.d.

Gmina Krzyżanowice		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Bieńkowicach	ul. Szkolna 1 47-451 Bieńkowice	25
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Chałupkach	ul. Szkolna 7 47-460 Chałupki	32
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Krzyżanowicach	ul. Łąkowa 12 47-450 Krzyżanowice	97
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Owsiszczech	ul. Szkolna 1 47-450 Owsiszcze	b.d.
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Tworkowie	ul. Zamkowa 13 47-451 Tworków	b.d.
Szkoła Podstawowa w Zabełkowie	ul. Rymera 7 47-460 Zabełków	10

Gmina Kuźnia Raciborska		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji autobusowej
Spółeczna Szkoła Podstawowa w Budziskach	ul. Szkolna 14 47-420 Budziska	24
Gimnazjum w ZSOiT w Kuźni Raciborskiej	ul. Piaskowa 28 47-420 Kuźnia Rac.	(gimbus)
Sześćioletnia Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 2 i Publiczne Gimnazjum Specjalne	ul. Klasztorna 1 47-420 Kuźnia Rac.	(gimbus)
Szkoła Podstawowa w Kuźni Raciborskiej	ul. Arki Bożka 9 47-420 Kuźnia Rac.	(gimbus)
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Rudach	ul. Rogera 2 47-430 Rudy	191
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Rudach	ul. Szkolna 2 47-430 Rudy	b.d.

Gmina Nędza		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji autobusowej
Zespół Szkolno-Gimnazjalny w Nędzy	ul. Jana Pawła II 41a 47-440 Nędza	150
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Babicach	ul. Wiejska 68 47-440 Babice	-----
Szkoła Podstawowa w Zawadzie Książęcej	ul. Szkolna 2 47-440 Zawada Ks.	-----
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Górkach Śląskich	ul. Ofiar Oświęcim. 57 47-440 Górk Śląskie	-----

Gmina Pietrowice Wielkie		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji autobusowej
Szkoła Podstawowa w Cyprzanowie	ul. Szkolna 1 47-480 Cyprzanów	b.d.
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Krowiarkach	ul. Szkolna 19 47-480 Krowiarki	19
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Pawłowie	ul. Powstańców Śl. 91 47-480 Pawłów	51
Zespół Szkół w Pietrowicach Wielkich Szkoła Podstawowa i Gimnazjum	ul. Konopnickiej 28 47-480 Pietrowice W.	137
Zespół Szkolno-Przedszkolny w Samborowicach	ul. Szkolna 1 47-480 Samborowice	-----

Gmina Rudnik		
Nazwa szkoły	Adres	Liczba uczniów korzystających z komunikacji autobusowej
Zespół Szkół Ogólnokształcących w Rudniku	ul. Słoneczna 1 47-411 Rudnik	46
Szkoła Podstawowa w Brzeźnicy	ul. Kozielska 11 47-411 Brzeźnicy	-----
Szkoła Podstawowa im. Powstańców Śląskich w Grzegorzowicach	ul. Powstańców Śl. 22 47-411 Grzegorzowice	50 (gimbus)
Zespół Szkół w Szonowicach	ul. Konopnickiej 2 47-411 Szonowice	b.d. (gimbus)
Spółeczna Szkoła Podstawowa w Gamowie	ul. Długa 42 47-411 Gamów	b.d. (gimbus)

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 ich potrzeby pod uwagę, gdyż jest to dość pokaźna liczba potencjalnych pasażerów (w powiecie raciborskim około 926 osób – bez uczni korzystających obecnie z gimbusów). Dlatego w celu zachęcenia ich do korzystania z komunikacji publicznej należy stworzyć dogodne połączenia i właściwe rozkłady jazdy uwzględniające rozkład zajęć lekcyjnych w szkołach. 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 zaspakajają potrzeby wszystkich mieszkańców powiatu oraz mieszkańców gmin objętych planem. Zaznaczyć należy, że poniższa tabela nie uwzględnia wielu instytucji. Nie miało to na celu pomniejszania ich rangi i znaczenia dla mieszkańców powiatu. Po prostu instytucje nie wymienione poniżej nie generują aż tak dużego zapotrzebowania transportowego.

Nazwa urzędu lub instytucji	Adres
Starostwo Powiatowe	47-400 Racibórz Pl. Okrzei 4

Urząd Skarbowy	47-400 Racibórz ul. Drzymały 32
Sąd Rejonowy	47-400 Racibórz ul. Nowa 29
Powiatowy Urząd Pracy	47-400 Racibórz ul. Klasztorna 6
Prokuratura Rejonowa	47-400 Racibórz ul. Bukowa 1
Komenda Powiatowa Policji	47-400 Racibórz ul. Bosacka 42
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
Urząd Miasta Racibórz	47-400 Racibórz ul. Batorego 6
Urząd Miejski Kuźnia Raciborska	47-420 Kuźnia Raciborska ul. Słowackiego 4
Urząd Miejski Krzanowice	47-470 Krzanowice ul. 15 Grudnia 5
Urząd Gminy Krzyżanowice	47-450 Krzyżanowice ul. Główna 5
Urząd Gminy Pietrowice Wielkie	47-480 Pietrowice Wielkie ul. Szkolna 5
Urząd Gminy Rudnik	47-411 Rudnik ul. Kozielska 1
Urząd Gminy Nędza	47-440 Nędza ul. Jana III Sobieskiego 5
Urząd Gminy Kornowac	44-285 Kornowac ul. Raciborska 48

Analizując rozmieszczenie powyższych instytucji należy stwierdzić, że pozytywne jest małe ich rozproszenie na obszarze powiatu. Najważniejsze z nich znajdują się w centrum miasta Raciborza i to one generują największe

zapotrzebowanie transportowe. Organizując komunikację publiczną należy również uwzględnić potrzebę dowozu w poblizze instytucji, których siedziby są oddalone od centrum. Ze względów społecznych mieszkańcom gmin objętych planem transportowym należy zapewnić dojazd do właściwych urzędów gmin, pomimo iż nie generują one tak wielkiego zapotrzebowania, jak urzędy obejmujące swoim działaniem obszar całego powiatu.

Szpital, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Raciborzu (ul. Gamowska, ul. Mariańska, ul. Bielska). 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. Podkreślić należy, iż w obszarach analizowanych gminy działają także przychodnie lekarzy domowych, które także są ważnymi generatorami ruchu. Przy tworzeniu sieci komunikacyjnej należy uwzględnić lokalizację przystanków oraz prowadzenie komunikacji możliwe najbliżej tych jednostek.

Obiekty sportowe – najważniejsze obiekty sportowe w powiecie raciborskim, które generują zapotrzebowanie transportowe oraz przyciągają swoją atrakcyjnością także osoby spoza powiatu, 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. Markowicza 1	sezon letni
Hala Widowiskowo-Sportowa „Arena RAFAKO”	47-400 Racibórz ul. Łąkowa 31	całoroczny
Ośrodek Wypoczynkowy	47-440 Nędza	sezon letni

i basen „Aqua-Brax”	ul. Gliwicka 37	
Ośrodek Rekreacji i Wypoczynku „Leśna Polna”	47-440 Nędza ul. Gliwicka	sezon letni
Stok Narciarki	47-451 Tworków Urbanek	sezon zimowy
Ośrodek Wodno-Rekreacyjny „Wodnik”	47-420 Kuźnia Raciborska ul. Brzozowa	sezon letni
Pływalnia ZSOMS	47-400 Racibórz ul. Kozielska 19	całoroczny
Pływalnia PWSZ (dla zorganizowanych grup)	47-400 Racibórz ul. Słowackiego 55	całoroczny

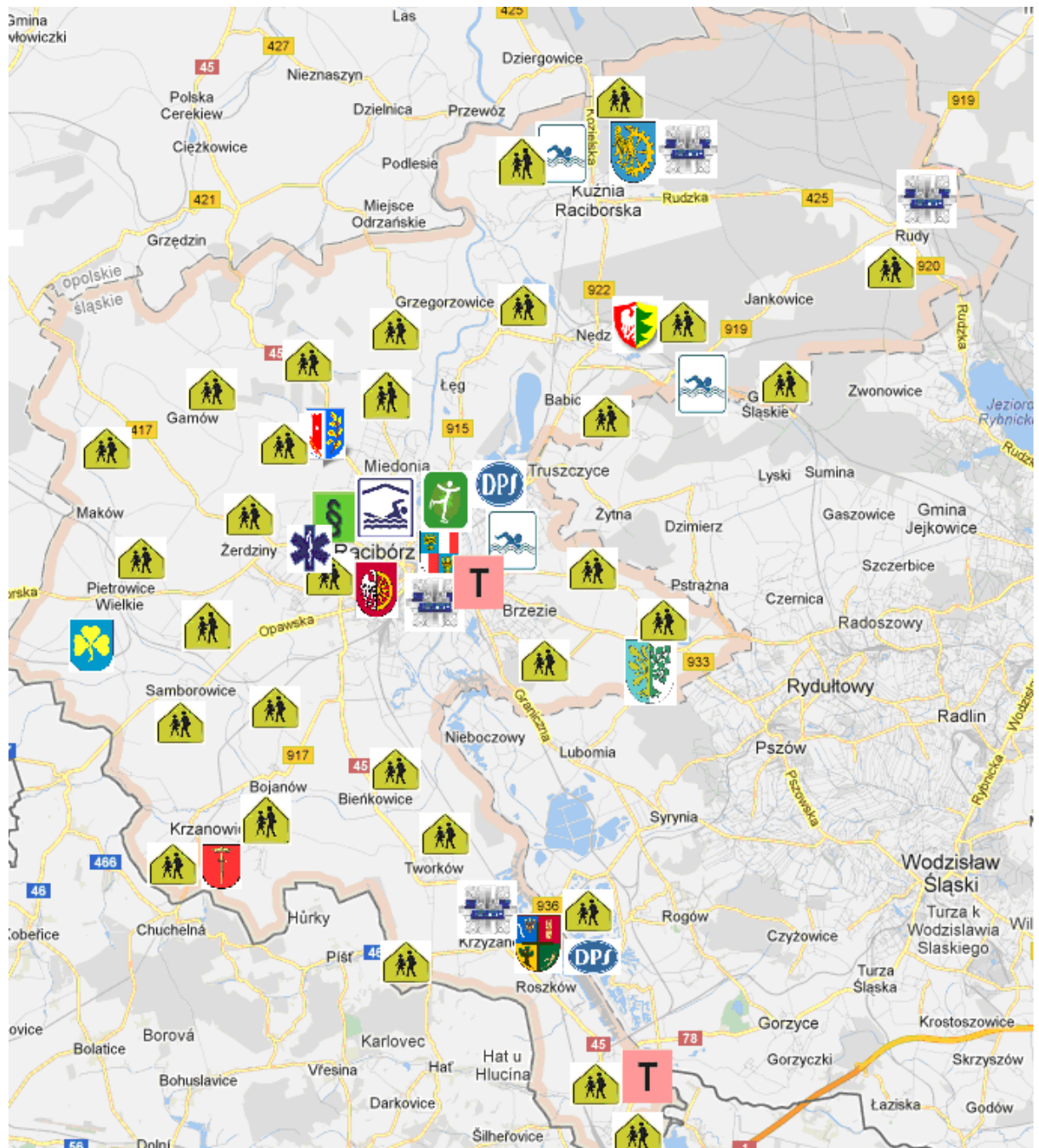
Oczywiście ruch generowany przez te obiekty nie jest znaczny. Wynika to głównie z faktu, iż z ich oferty korzysta się zazwyczaj w godzinach wieczornych, kiedy częstotliwość prowadzonej komunikacji jest mniejsza lub w weekendy, kiedy komunikacja prowadzona jest w ograniczonym zakresie. Powoduje to, że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

Targowiska – na terenie powiatu raciborskiego znajduje się obecnie kilka targowisk. Dokonując oceny potoków pasażerskich na potrzeby niniejszego opracowania stwierdzono, że targowisko zlokalizowane w Raciborzu (przy ulicy Batorego) generuje największe zapotrzebowanie na usługi transportowe. W dni targowe (czwartki i soboty) w godzinach przedpołudniowych występuje zwiększone napełnienie środków transportu. Oznacza to, że mieszkańcy gmin objętych planem transportowym korzystają z komunikacji publicznej, w celu dotarcia na targowiska. 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. Ponadto w niniejszym opracowaniu należy również uwzględnić targowisko w Zabełkowie (dni targowe: wtorki, czwartki i soboty) .

Ze względu na usytuowanie w pobliży granicy państwa korzystają z niego głównie mieszkańcy Czech, należy jednak podkreślić, iż jest ważnym punktem handlowym w gminie Krzyżanowice. Opracowując sieć komunikacyjną obejmującą teren w/w gminy należy pamiętać o zapewnieniu dojazdu do tego obiektu i właściwie ułożyć rozkłady jazdy w celu zapewnienia powrotu w godzinach przedpołudniowych. Pozostałe targowiska mają znaczenie lokalne i nie generują znaczącego potoku pasażerskiego, dlatego odstąpiono od ich dalszej analizy.

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 i powiatowego z 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.

Rozmieszczenie w/w obiektów użyteczności publicznej przedstawia załączona mapa.



Legenda:

	Starostwo Powiatowe w Raciborzu
	Urząd Miasta Racibórz
	Urząd Gminy Rudnik
	Urząd Gminy Nędza
	Urząd Miejski Kuźnia Raciborska
	Urząd Miejski Krzanowice
	Urząd Gminy Krzyżanowice
	Urząd Gminy Pietrowice Wielkie
	Urząd Gminy Kornowac
	Sąd Rejonowy i Prokuratura
	Kryta pływalnia
	Kąpielisko
	Lodowisko
	Dom Pomocy Społecznej
	Komenda Policji
	Placówki Oświatowe
	Targowisko
	Szpital i ważniejsze przychodnie
	Granica powiatu

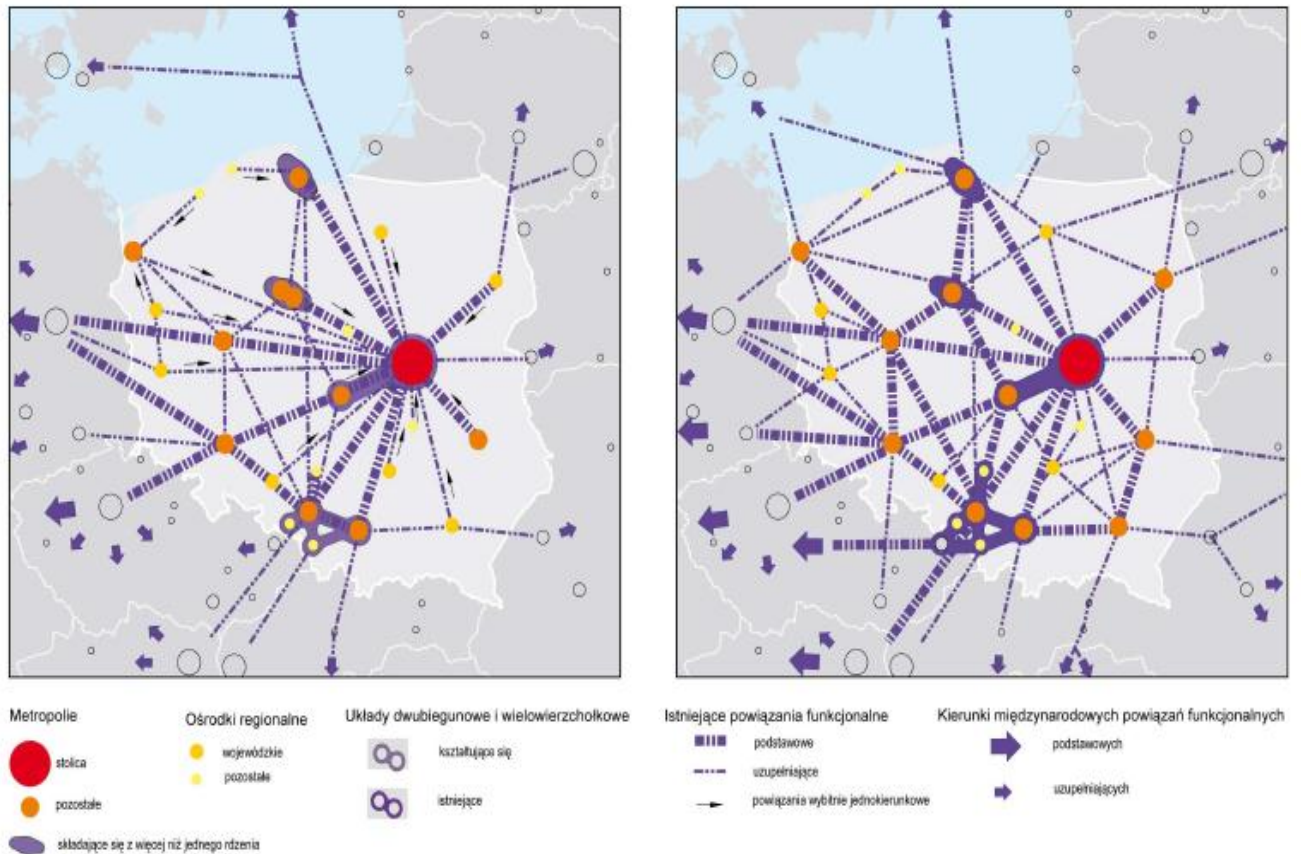
5. Stan zagospodarowania przestrzennego

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 równych 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. Planuję 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

Plan zagospodarowania przewiduje, iż w powiecie raciborskim tylko miasto Racibórz będzie ośrodkiem o charakterze i funkcjach ponadlokalnych (tzw. węzeł wspomagający). Natomiast pozostałe miasta i stolice 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

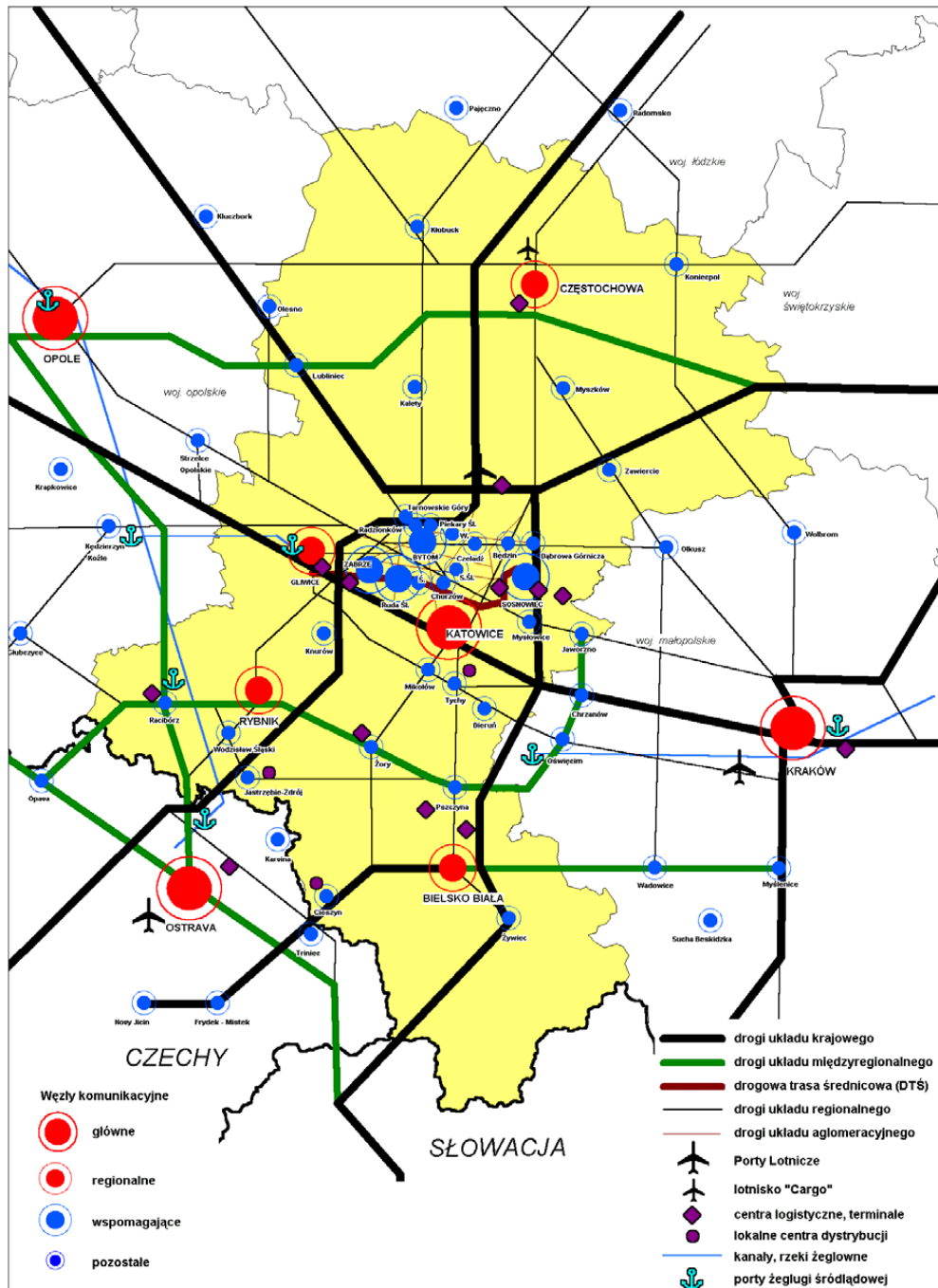
alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

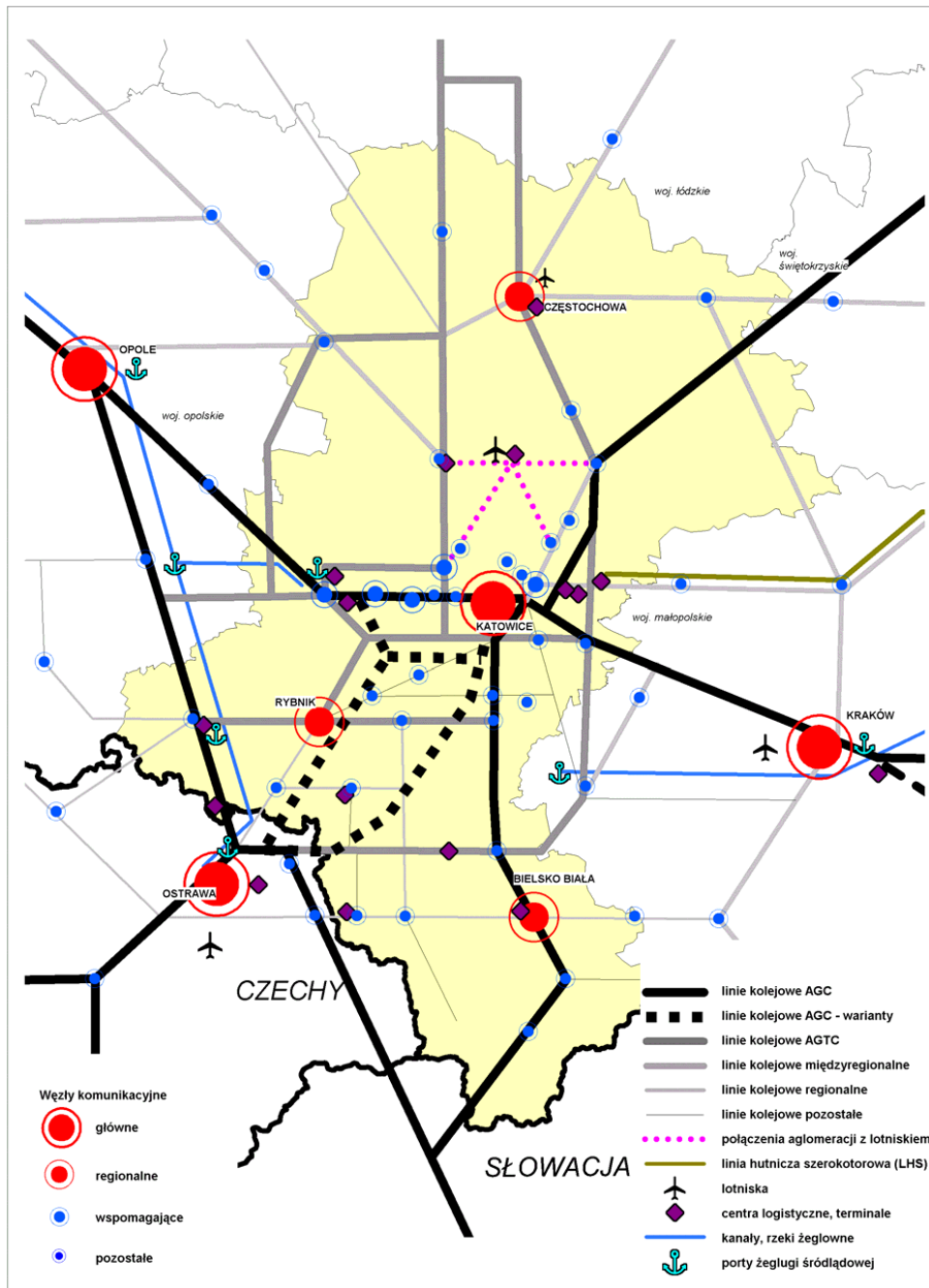
- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu 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 powiecie raciborskim nie przewiduje się większych inwestycji związanych z transportem (nie licząc usprawnienia dojazdu do budowanej autostrady A4).

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



a. Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



b. Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja

5.3. Plan zagospodarowania Gminy Kornowac

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.4. Plan zagospodarowania Gminy Krzanowice

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.5. Plan zagospodarowania Gminy Krzyżanowice

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Ze względu na wzmożoną zabudowę domów jednorodzinnych w miejscowości Tworków w rejonie ul. Hanowiec należy uwzględnić konieczność prowadzenia większej ilości kursów w rejonie powstałego osiedla. Poza tym na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.6. Plan zagospodarowania Gminy Kuźnia Raciborska

Gminny plan przewiduje możliwość zabudowy mieszkaniowej domów jednorodzinnych na niektórych terenach niezurbanizowanych. Rozbudowa budownictwa jednorodzinnego widoczna jest szczególnie w Kuźni Raciborskiej i w Rudach. Na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.7. Plan zagospodarowania Gminy Nędza

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Ze względu na wzmożoną zabudowę domów jednorodzinnych w miejscowości Nędza w rejonie ul. Lnianej oraz Akacjowej należy uwzględnić konieczność prowadzenia większej ilości kursów w rejonie powstałego osiedla. Poza tym na obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.8. Plan zagospodarowania Gminy Pietrowice Wielkie

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Ze względu na wzmożoną zabudowę domów jednorodzinnych w miejscowości Pietrowice Wielkie w rejonie ul. Konopnickiej należy uwzględnić konieczność prowadzenia większej ilości kursów w rejonie powstałego osiedla. Ponadto powstała strefa ekonomiczno-przemysłowa w Kornicy generuje zapotrzebowanie na przewozy pracowników do powstałych zakładów. Rozważyć należy także objęcie komunikacją regularną ul. Widokowej w Żerdzinach. Szybko rosnąca liczba budynków jednorodzinnych będzie w przyszłości generowała zapotrzebowanie na komunikację publiczną. Na pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.9. Plan zagospodarowania Gminy Racibórz

Gminny plan zagospodarowania przestrzennego zakłada 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 rozwijającej się dzielnicy Ocice. Na

pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

5.10. Plan zagospodarowania Gminy Rudnik

Gminny plan nie przewiduje możliwości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Ze względu na wzmożoną zabudowę domów jednorodzinnych w miejscowości Rudnik w rejonie ul. Cisza oraz Słonecznej należy uwzględnić konieczność prowadzenia większej ilości kursów w rejonie powstałego osiedla. Na pozostałym obszarze gminy w najbliższym czasie nie przewiduje się zwiększenia natężenia przewozów podróźnych.

6. Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski nakierowane będą głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gmin znajdujących się na terytorium powiatu. Na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy sytuacji społeczno-demograficznej w/w gmin można jednoznacznie stwierdzić, że proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna będzie miała za zadanie zapewnić połączenia autobusowe do szkół i zakładów pracy położonych w Raciborzu oraz do szkół i ważniejszych zakładów znajdujących się na terenach gmin objętych planem.

Na podstawie analizy danych demograficznych przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach niniejszego planu szacuje się, iż 75-80 % pasażerów, którzy będą korzystać z komunikacji autobusowej na terenie powiatu to uczniowie i młodzież uczęszczający do szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych. Pozostałe 20-25 % pasażerów to osoby dorosłe dojeżdżające do pracy oraz osoby korzystające z autobusu w celu dojazdu do miejsc użyteczności publicznej i obiektów handlowych.

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych miejscowości w powiecie będą różne i uzależnione przede

wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów winna obejmować miejscowości najliczniej zamieszkałe to jest: Kuźnia Raciborska, Krzanowice, Nędza, Pietrowice Wielkie, Tworków, Krzyżanowice. W miejscowościach tych liczba mieszkańców przekracza 2000 osób. Miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych). Do takich miejscowości należą: Rzuchów, Ruda Kozielska, Bolesław, Lasaki, Ponięcie, Amandów, Gródczanki, Pietraszyn. Część miejscowości o mniejszej liczbie mieszkańców np. Lekartów, Żerdziny, Bojanów, Ligota Książęca, Ciechowice zyskają rozbudowany system połączeń wynikający z sieci obejmującej sąsiednie bardziej zaludnione miejscowości. 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 podstawowych i gimnazjów. Realizacja dowozu dzieci szkół podstawowych i 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 (ośrodki w Nędzy, basen w Raciborzu Oborze) oraz dużych placówek handlowych. Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców powiatu, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne w Raciborzu, ważniejsze wydziały starostwa powiatowego, placówki handlowe, czy targowisko. Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 60 – 90 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej

będzie realizacja części 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. Będzie to dotyczyć linii, które swoim przebiegiem obejmują placówki służby zdrowia.

Zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu związane będzie głównie z koniecznością zapewnienia przejazdów pomiędzy miejscem zamieszkania, a placówkami oświatowymi. Potrzeby te dotyczyć będą najliczniejszej grupy pasażerów, to jest dzieci i młodzieży. Biorąc pod uwagę strukturę demograficzną ludności powiatu oraz ilość uczniów w placówkach oświatowych szacuje się, iż w komunikacji powiatowej z biletów miesięcznych szkolnych korzystać będzie około 2000-2200 osób, co da napełnienie na poziomie 80 000 – 88 000 pasażerów miesięcznie. Kolejną liczną grupą będą mieszkańcy powiatu raciborskiego korzystający z komunikacji w doraźnych dojazdach do instytucji użyteczności publicznej (urzędy, szpital, sklepy, targowiska itp.) oraz korzystający z komunikacji w innych celach. Grupa ta stanowić będzie około 20 000 – 22 000 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą są korzystający z komunikacji powiatowej podczas dojazdów z miejsca zamieszkania do miejsca zatrudnienia. Szacuje się, iż z biletów miesięcznych pracowniczych korzystać będzie bardzo mała grupa około 90 – 100 osób, co da napełnienie na poziomie około 3 600 do 4 600 pasażerów miesięcznie. Tak znaczące różnice w strukturze pasażerów są skutkiem niewłaściwego prowadzenia polityki transportowej po 1989 roku. Otóż w wyniku stałego spadku jakości usług oraz ograniczania zakresu komunikacji przez firmy transportowe ludzie dojeżdżający do zakładów pracy zmuszeni byli do poszukiwania alternatywnych możliwości dojazdu. W większości dokonali oni „przesiadki” do środków transportu indywidualnego (co znajduje odzwierciedlenie w przedstawionej w niniejszym opracowaniu liczbie zarejestrowanych pojazdów). 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.

Szacuje się, że w dniu powszednim komunikacja powiatowa będzie obsługiwać średnio 5000 pasażerów. Kulminacja pasażerów przypadnie pomiędzy godzinami 6:45 – 8:45 oraz 13:00 – 17:00. Szczyty przewozowe charakteryzuje zróżnicowane

nasilenie kulminacji przewozów. W szczycie porannym obserwować będziemy gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 6:45 – 7:45 w stosunku do godz. 9:00 – 13:00 (wzrost może być aż 10 krotny), przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:20 (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. Maksymalna liczba pasażerów podróżująca pomiędzy godzinami 14:15 – 17:00, będzie także około 10 krotnie większa od liczby pasażerów podróżujących pomiędzy godzinami 9:00-13:00 i średnio aż 20 krotnie wyższa od liczby pasażerów podróżujących po godzinie 17:00. W godzinach międzyszczytowych z usług przewozowych będzie szacunkowo korzystać około 40-60 pasażerów w ciągu godziny.

Natomiast w soboty kulminacja napełnienia przypadać będzie na godziny 8:00 – 9:00 oraz 13:30 – 14:00. Główną grupą pasażerów korzystających z komunikacji w soboty będą osoby dojeżdżające do zakładów pracy oraz placówek handlowych. Łącznie z usług przewozowych w soboty korzystać będzie przeciętnie 60 – 90 pasażerów. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Szacuje się, iż w te dni z usług przewozowych korzystać będzie przeciętnie 10-30 pasażerów. Jeżeli założy się jej realizację będzie ona znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja powiatowa w soboty, niedziele i święta powinna być wykonywana w 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 110 000 osób miesięcznie. Najłabszym 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

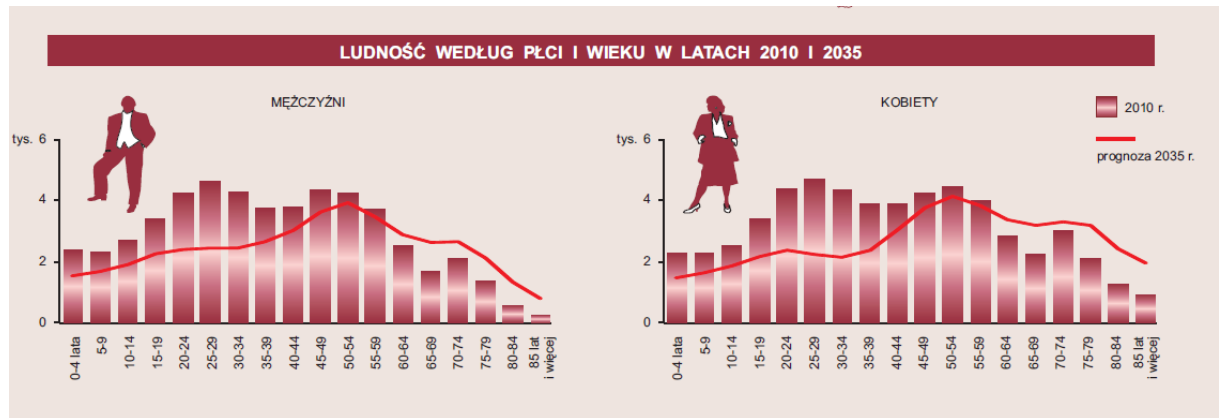
stanowią w tym okresie rowery i motorowery, powodują znaczny spadek zapotrzebowania na komunikację publiczną. Szacunkowo potrzeby przewozowe mogą kształtować się na poziomie około 20 000 – 21 000 pasażerów. W pozostałych miesiącach roku potrzeby przewozowe będą kształtować się na poziomie około 95 000 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 powiatowej oszacowano na poziomie 1 miliona pasażerów rocznie. Założono, iż prognozowana wielkość popytu będzie w następnych latach miała tendencję spadkową związaną głównie z postępującym niżem demograficznym i wzrostem wskaźnika motoryzacji (średni wzrost liczby pojazdów rocznie wynosi około 3000 szt.). Szacuje się, że spadek zainteresowania przewozami wyniesie około 25 % w ciągu najbliższych 10-15 lat. Założenia te są uzasadnione, gdyż to właśnie dzieci i młodzież stanowią największą liczbę pasażerów. W wyniku tych zmian w roku 2020 popyt kształtował się będzie na poziomie około 770-800 tysięcy 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 należy podjąć działania zmierzające do zapewnienia seniorom usług przewozowych na jak najwyższym poziomie. Powyższe analizy opierają się na szacownych przez GUS danych

dotyczących struktury wiekowej ludności w powiecie raciborskim, które zostały przedstawione na poniższym schemacie:



Widać tutaj, że nastąpi zdecydowany wzrost liczby ludności w przedziale wiekowym plus 45 lat. Natomiast liczba ludności w wieku do 35 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 dowozie uczniów do placówek oświatowych. Biorąc pod uwagę dużą liczbę uczniów, 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 powiatu. Dynamika wzrostu cen paliwa, a co zatem idzie wzrost cen biletów w komunikacji publicznej są dużo wyższe i nieproporcjonalne do dynamiki wzrostu wynagrodzeń, co także jest czynnikiem negatywnie wpływającym na popyt w przewozach pasażerskich.

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

W wariantcie polityki pasywnej założono podejmowanie przez władze Powiatu wyłącznie działań kształtujących wielkość oferty przewozowej na takim poziomie, by utrzymać określone przychodów ze sprzedaży biletów. Działania takie można opierać np. na wielkości wskaźnika obrazującego wielkości liczby 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 powiatu w zakresie kształtowania oferty przewozowej będzie dążenie do zmniejszenia tempa obniżania się liczby pasażerów, poprzez takie kształtowanie oferty przewozowej (optymalizacja), które przeciwdziałać będzie możliwości wystąpienia tzw. efektu mnożnikowego (spadku popytu spowodowanego czynnikami niezwiązanymi z podażą usług, który może ulec zwielokrotnieniu w rezultacie poszukiwania oszczędności finansowych i zmniejszania liczby wozokilometrów).

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 Powiatu Raciborskiego 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 Powiat Raciborski, 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 powiatowej;
- 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 powiatu;
- wprowadzenie do obsługi komunikacyjnej wyłącznie pojazdów spełniających wymagania dotyczące wieku, standardu i norm ekologicznych założonych przez powiat;

- 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 Powiatu Raciborskiego

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 (Powiat Raciborski),
- 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 Powiatu Raciborskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 14 linii komunikacyjnych. Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze gmin objętych planem i umożliwi dojazd do najważniejszych generatorów ruchu. Wszystkie planowane linie będą miały przystanek początkowy w Raciborzu. Przyjęto dwa strategiczne miejsca przystankowe przystosowane jako przystanki początkowe: Racibórz /Dworzec Autobusowy oraz Racibórz/Gamowska

ZOZ. Każda z linii będzie promieniście rozchodzić się od centrum powiatu (Raciborza) do najdalej oddalonych miejscowości leżących na granicy powiatu.

Planowane linie komunikacyjne będą dotyczyć tylko komunikacji lokalnej, nie wykraczającej poza granice powiatu. Należy jednak podkreślić, iż tereny leżące w granicach administracyjnych sąsiednich powiatów, a graniczące bezpośrednio z Powiatem Raciborskim są ściśle związane z terenem raciborszczyzny (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych i wyższych w Raciborzu, pracownicy dojeżdżający do raciborskich zakładów pracy oraz klienci sklepów). W związku z powyższym należy rozważyć konieczność zawarcia porozumień z sąsiednimi powiatami oraz wydłużenie niektórych linii poza granice powiatu raciborskiego np. do Kietrza, Łan, Polskiej Cerekwi, Głubczyc, Lysek, Baborowa, Gliwic, Rybnika, Rydułtów, czy Dobrosławic. Prowadzenie transportu na liniach wydłużonych poza granice powiatu pozwoli na zwiększenie efektywności linii przy niskim wzroście kosztów prowadzenia tej komunikacji, jednocześnie pozwoli na zachowanie istnienia społeczno-historycznych powiązań w zakresie transportu dla mieszkańców powiatu raciborskiego oraz sąsiednich powiatów. Powierzenie lokalnych przewozów międzypowiatowych Marszałkom Województwa może nie spełnić oczekiwań lokalnej społeczności. Należy podkreślić, iż świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji ponadlokalnej warunkowane jest zawarciem porozumień, o których mowa w art. 7 ust. 1, pkt 3 lit. b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z ościennymi powiatami:

- Powiatem Głubczyckim
- Powiatem Kędzierzyńsko –Kozielskim
- Powiatem Rybnickim
- Powiatem Gliwickim
- Powiatem Wodzisławskim (zawarte w 2011 r.).

7.1. Linia: Racibórz – Pietraszyn przez Lekartów – Wojnowice – Bojanów – Borucin - Krzanowice

Linia relacji: Racibórz– Pietraszyn przez Lekartów – Wojnowice – Bojanów – Borucin – Krzanowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Krzanowice. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna zostać poprowadzona od szpitala przy ul. Gamowskiej przez dworzec autobusowy oraz ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz przez dzielnice Studzienną i Sudół lub ul. Opawską wzdłuż dzielnicy Ocice w kierunku Lekartowa i Wojnowic. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta oraz zakładu MIESZKO mającego swoją siedzibę przy ul. Opawskiej. W dalszej części trasa prowadzi przez miejscowości: Lekartów, Wojnowice, Bojanów, Borucin, Krzanowice, aż do Pietraszyna. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi. Trasa linii winna przebiegać wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Krzanowicach trasę należy prowadzić także do ul. Akacjowej, gdzie znajduje się Zespół Szkół. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom Zespołu Szkół w Krzanowicach zamieszkałym na całym terenie gminy Krzanowice. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można realizować warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości Lekartów i Wojnowice oraz przystanek Krzanowice/Akacjowa/Szkoła. Warianty te mogą być stosowane w dniu wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz

przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.2. Linia: Racibórz– Gródczanki przez Lekartów – Samborowice - Lekartów - Cyprzanów – Pietrowice Wielkie

Linia relacji: Racibórz– Gródczanki przez Cyprzanów - Lekartów – Samborowice – Lekartów - Cyprzanów – Pietrowice Wielkie ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Samborowicach, Lekartowie i Cyprzanowie, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców Pietrowic Wielkich i Gródczanek oferowanych w pozostałych liniach obejmujących te miejscowości. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna zostać poprowadzona od szpitala przy ul. Gamowskiej przez dworzec autobusowy oraz ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz ul. Opawską wzdłuż dzielnicy Ocice. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu, oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta oraz zakładu MIESZKO mającego swoją siedzibę przy ul. Opawskiej. W dalszej części trasa prowadzi przez miejscowości: Samborowice, Lekartów, Cyprzanów, Pietrowice Wielkie, aż do Gródczanek. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi. Trasa linii powinna przebiegać wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Pietrowicach Wielkich trasę linii należy prowadzić także ulicami Konopnickiej oraz Żymierskiego, gdzie znajdują się: Zespół Szkół oraz przedszkole. Prowadzenie trasy także w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom Zespołu Szkół w Pietrowicach Wielkich zamieszkałym w Samborowicach, Lekartowie, Cyprzanowie i Gródczankach. Trasa prowadzi także w pobliżu urzędu gminy oraz ośrodka zdrowia w Pietrowicach Wielkich. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny być dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w

danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować warianty, według których przebieg linii pomija miejscowość Samborowice oraz przystanki Pietrowice Wielkie/Konopnickiej oraz Pietrowice Wielkie/Żymierskiego. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gminy Kietrz z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu wydłużenia w/w linii do Kietrza, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Pietrowice Wielkie – Kietrz. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminę Kietrz z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.3. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornica – Pietrowice Wielkie

Linia relacji: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornica – Pietrowice Wielkie ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Żerdzinach, Pawłowie, Makowie, Krowiarkach, Amandowie oraz Kornicy, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców Żerdzin, Kornicy, Pietrowic Wielkich i Gródczanek oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna przebiegać od dworca autobusowego usytuowanego w centrum miasta przez ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz ul. Mariańską, następnie objąć także ul. Gamowską, gdzie znajduje się szpital rejonowy. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej oraz przychodni przy ul. Mariańskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Żerdziny, Pawłów, Maków, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Maków, Pawłów, Żerdziny, Kornicę, Pietrowice Wielkie, aż do Gródczanek. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi. Trasę linii należy prowadzić wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Żerdzinach trasa linii powinna przebiegać ulicami Widokową oraz Świerczewskiego, a w Pawłowie także ul. Pietrowicką, gdzie znajduje się Zespół Szkolno-Przedszkolny. W Krowiarkach trasę linii należy skierować ul. Szkolną pod Zespół Szkolno-Przedszkolny oraz dalej w stronę Amandowa. W Pietrowicach Wielkich linia powinna obejmować swoim przebiegiem ulice Konopnickiej oraz Żymierskiego, gdzie znajdują się: Zespół Szkół oraz przedszkole. Prowadzenie tras w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Pawłowie oraz Zespołu Szkół w Pietrowicach Wielkich

zamieszkałym w Żerdzinach, Pawłowie, Makowie, Amandowie, Krowiarkach i Kornicy. W Kornicy linię należy skierować w pobliże rozbudowywanej strefy ekonomicznej. Prowadzenie kursów w tym kierunku zapewni dojazd do zakładów pracownikom zatrudnionym w strefie. Trasa linii poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy w Pietrowicach Wielkich. Liczbę oraz rozlokowanie przystanków objętych linią należy dostosować do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Przebieg trasy może obejmować warianty pomijające niektóre z wybranych miejscowości oraz przystanki w centrum Raciborza. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gmin: Baborów, Głubczyce i Pawłowiczki z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z powiatami: Głubczyckim i Kędzierzyńsko-Kozielskim w celu wydłużenia w/w linii do Baborowa, Głubczyc i Dobrosławic, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinkach: Racibórz – Maków - Baborów – Głubczyce oraz Racibórz - Krowiarki – Szczyty - Dobrosławice. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminy Baborów, Głubczyce i Pawłowiczki z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.4. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Kornicę – Pietrowice Wielkie

Linia relacji: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Kornicę – Pietrowice Wielkie ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Żerdzinach, Kornicy, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców Żerdzin, Kornicy, Pietrowic Wielkich i Gródczanek oferowanych pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna przebiegać od dworca autobusowego usytuowanego w centrum miasta przez ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz ul. Mariańską, następnie linia powinna objąć także ul. Gamowską, gdzie znajduje się szpital rejonowy. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej oraz przychodni przy ul. Mariańskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa linii prowadzi przez miejscowości: Żerdziny, Kornicę i Pietrowice Wielkie, aż do Gródczanek. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Pietrowicach Wielkich trasa powinna obejmować także ulice Konopnickiej oraz Żymierskiego, gdzie znajdują się: Zespół Szkół oraz przedszkole. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom Zespołu Szkół w Pietrowicach Wielkich zamieszkałym w Żerdzinach i Kornicy oraz w Gródczankach. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy w Pietrowicach Wielkich. W Kornicy linię należy skierować w pobliże rozbudowywanej strefy ekonomicznej. Prowadzenie kursów w tym kierunku zapewni dojazd do zakładów pracownikom zatrudnionym w strefie. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny zostać dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować warianty, według których przebieg linii pomija centrum miejscowość Żerdziny, strefę

ekonomiczną w Kornicach oraz przystanki Pietrowice Wielkie/Konopnickiej oraz Pietrowice Wielkie/Żymierskiego. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napelnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gminy Kietrz z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu wydłużenia w/w linii do Kietrza, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Pietrowice Wielkie – Kietrz. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminę Kietrz z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.5. Linia: Racibórz - Chałupki przez Bieńkowice – Bolesław – Tworków – Owsiszcze – Nowa Wioska – Krzyżanowice – (Nowa Wioska – Owsiszcze) - Roszków – Rudyszwałd – Chałupki – Zabełków

Linia relacji: Racibórz - Chałupki przez Bieńkowice – Bolesław – Tworków – Owsiszcze – Nowa Wioska – Krzyżanowice – (Nowa Wioska – Owsiszcze) - Roszków – Rudyszwałd – Chałupki – Zabełków ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Krzyżanowice zamieszkałych we wszystkich miejscowościach gminy. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna prowadzić od szpitala przy ul. Gamowskiej przez dworzec autobusowy oraz ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Opawską oraz przez dzielnice Studzienna i Sudół. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu, zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta oraz w pobliże przychodni medycznej mającej swoją siedzibę przy ul. Mariańskiej. W dalszej części trasa prowadzi przez miejscowości: Bieńkowice, Bolesław, Tworków, Owsiszcze, Nową Wioskę, Krzyżanowice, (Nową Wioskę, Owsiszcze), Roszków, Rudyszwałd, Chałupki, Zabełków, aż do Chałupek. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w pobliżu granicy państwa na dworcu autobusowym mieszczącym się przy ulicy Bogumińskiej. Można rozważyć utworzenie dodatkowego przystanku przy szkole mieszczącej się Zabełkowie przy ulicy Rymera, który może być także przystankiem końcowym linii. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Krzyżanowicach trasa powinna obejmować także ulicę Łąkową, gdzie znajduje się Zespół Szkół Ogólnokształcących. Równocześnie trasę linii należy poprowadzić w pobliżu szkół w Chałupkach oraz Zabełkowie. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom zamieszkałym na terenie całej Gminy Krzyżanowice. Trasa linii obejmuje także swym przebiegiem urząd gminy oraz ośrodki zdrowia w Krzyżanowicach i Chałupkach. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią należy dostosować

do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować także warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości: Bolesław, Owsiszczce i Nową Wioskę oraz przejazdy w pobliżu szkół w Krzyżanowicach, Zabełkowie oraz w Chałupkach. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.6. Linia: Racibórz – Gamów przez Rudnik – Strzybnik - Strzybniczek

Linia relacji: Racibórz - Gamów przez Rudnik – Strzybnik – Strzybniczek ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Strzybniku, Strzybniczku i Gamowie. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna prowadzić od dworca autobusowego usytuowanego w centrum miasta przez ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz ul. Mariańską, następnie linia powinna objąć także ul. Gamowską, gdzie znajduje się szpital rejonowy. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej oraz przychodni przy ul. Mariańskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Rudnik, Strzybniczek i Strzybnik, aż do Gamowa. Przystanek końcowy linii usytuowany jest na końcu wsi Gamów przy wylocie w stronę Krowiarek. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować także ulicę Słoneczną, gdzie znajduje się Zespół Szkół Ogólnokształcących. Prowadzenie

trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom Zespołu Szkół ze Strzybnika, Strzybniczka i Gamowa. Trasa poprowadzona została także w pobliżu ośrodka zdrowia w Rudniku obejmującego pacjentów zamieszkałych w Strzybniku, Strzybniczku i Gamowie. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinno być dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Można stosować wariant pomijający przejazd przez centrum Raciborza oraz dojazd do ulicy Słonecznej w Rudniku. Wariant ten może być stosowany w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

7.7. Linia: Racibórz – Jastrzębie przez Rudnik – Strzybnik – Rudnik - Czerwięcice - Szonowice – Ponięcice – Szonowice – Modzurów - Dolędzin

Linia relacji: Racibórz – Jastrzębie przez Rudnik – Strzybnik – Rudnik - Czerwięcice - Szonowice – Ponięcice – Szonowice – Modzurów - Dolędzin ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Strzybniku, Czerwięcicach, Szonowicach, Ponięcicach, Modzuruwie, Dolędzinie oraz Jastrzębiu. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji, to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna prowadzić od dworca autobusowego usytuowanego w centrum miasta przez ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz ul. Mariańską, następnie linia powinna obejmować także ul. Gamowską, gdzie znajduje się szpital rejonowy. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul.

Gamowskiej oraz przychodni przy ul. Mariańskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Rudnik, Strzybnik, Czerwięcice, Szonowice, Ponięcice, Modzurów, Dolędzin, aż do Jastrzębia. Przystanek końcowy linii usytuowany jest na granicy wsi Jastrzębie przy wylocie w stronę Łaniec. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować swoim zasięgiem także ulicą Słoneczną, gdzie znajduje się Zespół Szkół Ogólnokształcących. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom Zespołu Szkół ze Strzybnika, Czerwięcic, Szonowic, Ponięcic, Modzurowa, Dolędzina i Jastrzębia. Trasa poprowadzona została także w pobliżu ośrodków zdrowia w Rudniku i Szonowicach obejmujących pacjentów wszystkich wsi na w/w trasie. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinno być dostosowane do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości: Strzybnik, Czerwięcice, Ponięcice, Dolędzin oraz przystanki w centrum Raciborza i Rudnika szkoła. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Polska Cerekiew z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim w celu wydłużenia w/w linii do Polskiej Cerekwi, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Jastrzębie – Wronin – Polska Cerekiew. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminę Polska Cerekiew z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.8. Linia: Racibórz – Sławików przez Rudnik – Brzeźnica – Ligota Książęca – Łubowice – Grzegorzowice - Lasaki

Linia relacji: Racibórz – Sławików przez Rudnik – Czerwięcice – Brzeźnica – Ligota Książęca – Łubowice – Grzegorzowice - Lasaki ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Brzeźnicy, Ligocie Książęcej, Łubowicach, Grzegorzowicach, Lasakach i Sławikowie. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna prowadzić od dworca autobusowego usytuowanego w centrum miasta przez ul. Kościuszki i Plac Konstytucji 3 Maja oraz ul. Mariańską, następnie trasa powinna objąć także ul. Gamowską, gdzie znajduje się szpital rejonowy. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej oraz przychodni przy ul. Mariańskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu, zrealizuje także dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez dzielnicę Raciborza Miedonię oraz miejscowości: Rudnik, Brzeźnicę, Ligotę Książęcą, Łubowice, Grzegorzowice, Lasaki, aż do Sławikowa. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi Sławików przy wylocie w stronę Łan. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Grzegorzowicach trasa prowadzi także ulicą Powstańców Śląskich, gdzie znajduje się Zespół Szkół Ogólnokształcących. Prowadzenie trasy także w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Brzeźnicy, Ligoty Książęcej, Łubowic, Lasak i Sławikowa. Trasa poprowadzona została także w pobliżu ośrodków zdrowia w Grzegorzowicach i Rudniku obejmujących pacjentów wszystkich wsi na w/w trasie (proponuje się utworzenie nowego przystanku Grzegorzowice/Młyńska/ośrodek zdrowia). Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. Realizacja linii może być wykonywana według różnych wariantów, w zależności od pory dnia oraz przewidywanych napełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować

także warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości: Rudnik Grzegorzowice i Lasaki oraz przystanki w centrum Raciborza. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Cisek z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim w celu wydłużenia w/w linii do Łan, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Sławików – Błazejowice / Podlesie – Dzielnica - Łany. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminę Cisek z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.9. Linia: Racibórz – Rzuchów przez Kornowac – Łańce – Kobyla – Łańce – Kornowac – Lęgów

Linia relacji: Racibórz – Rzuchów przez Kornowac – Łańce – Kobyla – Łańce – Kornowac – Lęgów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kornowac zamieszkałych w Kornowacu, Kobyli, Łańcach, Lęgowie, Rzuchowie, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna zostać poprowadzona od szpitala przy ul. Gamowskiej przez ul. Mariańską, Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Kościuszki, dworzec autobusowy oraz dalej ul. Rybnicką w stronę dzielnicy Obora. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół

ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta i dzielnicy Obora. W dalszej części trasa wariantowo może prowadzić przez miejscowości: Kobyłę, Łańce, Kornowac, Lęgów lub Kornowac, Lęgów, aż do Rzuchowa. Przystanek końcowy linii usytuowany jest na granicy wsi Rzuchów i na granicy powiatu raciborskiego przy wylocie na Pstrążną i Rydułtowy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach, zapewniając także dojazd urzędu gminy i Gimnazjum w Kornowacu. W Rzuchowie trasa powinna obejmować także ulicę Karola Miarki (dojazd do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego). Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Rzuchowa, Lęgowa, Kobyli i Łańc. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna być dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można rozważyć realizację kursów wg różnych wariantów oraz na odcinkach krótszych niż cała trasa linii. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej oraz w godzinach międzyszczytowych, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gmin Pszów i Rydułtowy z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) oraz mieszkańców Gminy Kornowac z Pszowem i Rydułtówami należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Wodzisławskim w celu wydłużenia w/w linii do Pszowa i Rydułtów, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz – Kobyła - Rzuchów – Pszów - Rydułtowy. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w gminy z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.10. Linia: Racibórz – Rzuchów przez Pogrzebień – Kornowac – Łańce – Kobyła – Łańce – Kornowac – Lęgów

Linia relacji: Racibórz – Rzuchów przez Pogrzebień – Kornowac – Łańce – Kobyła – Łańce – Kornowac – Lęgów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kornowac zamieszkałych w Pogrzebieniu, Kornowacu, Łańcach, Kobyli, Lęgowie i Rzuchowie, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna zostać poprowadzona od szpitala przy ul. Gamowskiej przez ul. Mariańską, Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Kościuszki, dworzec autobusowy oraz dalej ul. Rybnicką w stronę dzielnicy Obora, Dębicz i Brzezcie. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta i w dzielnicy Obora. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości Pogrzebień, Kornowac i Łańce, Kobyłę, Lęgów, aż do Rzuchowa. Przystanek końcowy linii usytuowany jest na granicy wsi Rzuchów i na granicy powiatu raciborskiego przy wylocie na Pstrążną i Rydułtowy.. W Rzuchowie trasa powinna obejmować także ulicę Karola Miarki (dojazd do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego). Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie trasy także w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Łańc i Pogrzebienia. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy i Gimnazjum w Kornowacu. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gmin Pszów i Rydułtowy z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadgimnazjalnych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) oraz mieszkańców

Gminy Kornowac z Pszowem i Rydułtówami należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Wodzisławskim w celu wydłużenia w/w linii do Pszowa i Rydułtów, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Rzuchów – Pszów - Rydułtowy. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w gminy z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.11. Linia: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Turze – Ruda – Budziska – Siedliska – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska

Linia relacji: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Turze – Ruda – Budziska – Siedliska – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gmin: Nędza i Kuźnia Raciborska zamieszkałych w Łęgu, Zawadzie Książęcej, Ciechowicach na terenie Gminy Nędza oraz w Turzu, Rudzie, Budziskach, Siedliskach, Kuźni Raciborskiej, Rudzie Kozielskiej i Rudach na terenie Gminy Kuźnia Raciborska, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna prowadzić od szpitala przy ul. Gamowskiej przez ul. Mariańską, Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Kościuszki, dworzec autobusowy oraz dalej ul. Armii Krajowej oraz Rudzką w stronę Łęgu. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu, zrealizuje także dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Zawadę Książęcą, Ciechowice, Turze, Rudę, Budziska, Siedliska, Kuźnię Raciborska, Rudę Kozielską, aż do Rud. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w przysiółku Biały

Dwór na granicy wsi Rudy i jednocześnie na granicy powiatu raciborskiego przy wylocie do Stanicy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Turza i Rudy uczęszczających do szkół w Budziskach oraz w Kuźni Raciborskiej oraz uczniom zamieszkałym w Rudzie Kozielskiej, Przeryciu i Białym Dworze uczęszczających do szkoły w Rudach. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu miejskiego w Kuźni Raciborskiej. Należy zapewnić także dojazd do dworca kolejowego w Kuźni Raciborskiej w celu zapewnienia dojazdu do zakładu pracownikom fabryki „RAFAMET”. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można tworzyć warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości: Ruda i Budziska. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gminy Kuźnia Raciborska z miastem Gliwice i miastem Rybnik (studenci Politechniki Śląskiej, pracownicy gliwickich oraz rybnickich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Gliwickim oraz Powiatem Rybnickim w celu wydłużenia w/w linii do Gliwic i Rybnika, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Kuźnia Raciborska – Rudy – Gliwice oraz Racibórz - Kuźnia Raciborska – Rudy - Rybnik. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w miasta i gminy z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.12. Linia: Racibórz – Rudy przez Babice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska

Linia relacji: Racibórz – Rudy przez Babice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gmin: Nędza i Kuźnia Raciborska zamieszkałych w Babicach, Nędzy, Kuźni Raciborskiej, Rudzie Kozielskiej i Rudach, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna poprowadzić od szpitala przy ul. Gamowskiej przez ul. Mariańską, Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Kościuszki, dworzec autobusowy oraz dalej ul. Armii Krajowej oraz Rudzką w stronę dzielnicy Markowice oraz następnie w stronę Babic. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Babice i Nędzę, Kuźnię Raciborską, Rudę Kozielską, aż do Rud. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w przysiółku Biały Dwór na granicy wsi Rudy i jednocześnie na granicy powiatu raciborskiego przy wylocie do Stanczy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Babic uczęszczającym do szkoły w Nędzy oraz uczniom zamieszkałym w Rudzie Kozielskiej, Przerzyciu i Białym Dworze uczęszczającym do szkoły w Rudach. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy w Nędzy oraz w pobliżu urzędu miejskiego w Kuźni Raciborskiej. Należy zapewnić także dojazd do dworca kolejowego w Kuźni Raciborskiej w celu zapewnienia dojazdu do zakładu pracownikom fabryki „RAFAMET”. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować warianty, według których przebieg linii pomija przystanki zlokalizowane w centrum Babic oraz proponowany przystanek Nędza/Leśna/szkoła oraz przystanki usytuowane w Kuźni Raciborskiej Osiedlu na ul. Świerczewskiego. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napelnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gminy Kuźnia Raciborska z miastem Gliwice i miastem Rybnik (studenci Politechniki Śląskiej, pracownicy gliwickich oraz rybnickich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Gliwickim oraz Powiatem Rybnickim w celu wydłużenia w/w linii do Gliwic i Rybnika, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Kuźnia Raciborska – Rudy – Gliwice oraz Racibórz - Kuźnia Raciborska – Rudy - Rybnik. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w miasta i gminy z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.13. Linia: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska

Linia relacji: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gmin: Nędza i Kuźnia Raciborska zamieszkałych w Łęgu, Zawadzie Książęcej, Ciechowicach, Nędzy, Kuźni Raciborskiej, Rudzie Kozielskiej i Rudach, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych

marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna zostać poprowadzona od szpitala przy ul. Gamowskiej przez ul. Mariańską, Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Kościuszki, dworzec autobusowy oraz dalej ul. Armii Krajowej oraz Rudzką w stronę Łęgu. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Zawadę Książęcą, Ciechowice, Nędzę, Kuźnię Raciborską, Rudę Kozielską, aż do Rud. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w przysiółku Biały Dwór na granicy wsi Rudy i jednocześnie na granicy powiatu raciborskiego przy wylocie do Stanicy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Łęgu, Zawady Książęcej i Ciechowic uczęszczających do szkoły w Nędzy oraz uczniom zamieszkałym w Rudzie Kozielskiej, Przeryciu i Białym Dworze uczęszczających do szkoły w Rudach. Należy zapewnić także dojazd do dworca kolejowego w Kuźni Raciborskiej w celu zapewnienia dojazdu do zakładu pracownikom fabryki „RAFAMET”. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy podano także warianty, według których przebieg linii pomija proponowany przystanek Nędza/Leśna/szkoła oraz przystanki usytuowane w Kuźni Raciborskiej Osiedlu na ul. Świerczewskiego. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gminy Kuźnia Raciborska z miastem Gliwice i miastem Rybnik (studenci Politechniki Śląskiej, pracownicy gliwickich oraz rybnickich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Gliwickim oraz Powiatem Rybnickim w celu wydłużenia

w/w linii do Gliwic i Rybnika, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Kuźnia Raciborska – Rudy – Gliwice oraz Racibórz - Kuźnia Raciborska – Rudy - Rybnik. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w miasta i gminy z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

7.14. Linia: Racibórz – Kuźnia Raciborska przez Babice – Nędza – Górki Śląskie – Szymocice – Jankowice – Rudy – Ruda Kozielska

Linia relacji: Racibórz – Kuźnia Raciborska przez Babice – Nędza – Górki Śląskie – Szymocice – Jankowice – Rudy – Ruda Kozielska ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gmin: Nędza i Kuźnia Raciborska zamieszkałych w Babicach, Nędzy, Górkach Śląskich, Szymocicach, Jankowicach, Rudzie Kozielskiej, Rudach i Kuźni Raciborskiej, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach. Przebieg linii został dobrany w sposób najbardziej optymalny, tak, aby zapewnić w maksymalnym stopniu realizację podstawowego założenia planowanej komunikacji to jest zapewnienia przewozów dzieci i młodzieży do szkół, dojazdu do placówek służby zdrowia oraz dużych marketów i placówek handlowych. W Raciborzu trasa linii powinna zostać poprowadzona od szpitala przy ul. Gamowskiej przez ul. Mariańską, Plac Konstytucji 3 Maja, ul. Kościuszki, dworzec autobusowy oraz dalej ul. Armii Krajowej oraz Rudzką w stronę dzielnicy Markowice oraz następnie w stronę Babic. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadgimnazjalnych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej, co jest istotne dla starszych mieszkańców powiatu oraz zrealizuje dowóz do marketów usytuowanych w centrum miasta. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Babice, Nędzę, Górki Śląskie, Szymocice, Jankowice, Rudę Kozielską i Rudy. W zależności od wariantu przystanek końcowy linii może być usytuowany w przysiółku Biały Dwór na granicy wsi Rudy i jednocześnie na granicy powiatu raciborskiego przy wylocie do Stanicy lub w Kuźni Raciborskiej przy dworcu kolejowym w pobliżu fabryki

„RAFAMET”. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Babic, Górek Śląskich i Szymocic uczęszczających do szkoły w Nędzy oraz uczniom zamieszkałym w Szymocicach, Jankowicach, Rudzie Kozielskiej, Przeryciu i Białym Dworze uczęszczających do szkoły w Rudach. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy w Nędzy oraz w pobliżu urzędu miejskiego w Kuźni Raciborskiej. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinna zostać dostosowana do potrzeb mieszkańców oraz gęstości zaludnienia w danych miejscowościach.

Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można stosować warianty, według których przebieg linii pomija przystanki zlokalizowane w centrum Babic oraz w centrum Nędzy, wjazd do miejscowości Górki Śląskie oraz dojazd do przysiółka Biały Dwór. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie napełnienie taboru będzie znikome, a realizacja kursu jest wymagana. W zależności od pory dnia oraz przewidywanego zapotrzebowania na usługi przewozowe można jednak rozważyć realizację kursów na odcinku krótszym niż cała trasa linii.

Biorąc pod uwagę silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców Gminy Nędza i Gminy Kuźnia Raciborska z miastem Gliwice i miastem Rybnik (studenci Politechniki Śląskiej, pracownicy gliwickich oraz rybnickich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) oraz mieszkańców Gminy Lyski z Raciborzem należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Gliwickim oraz Powiatem Rybnickim w celu wydłużenia w/w linii do Lysek, Gliwic i Rybnika, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Markowice – Raszczyce – Lyski, Racibórz - Nędza - Szymocice – Rudy – Gliwice oraz Racibórz - Nędza – Szymocice – Rudy - Rybnik. Organizacja transportu publicznego łączącego w/w miasta i gminy z Raciborzem przez Marszałka Województwa może nie uwzględniać wszystkich lokalnych aspektów społecznych transportu i jednocześnie przyczyni się do obniżenia rentowności istniejących linii dla których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

8. Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności

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, 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,
lub
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
lub
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
lub
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 2007 – 2013, 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.

Powiat Raciborski podjął się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu na swoim terenie. W niniejszym planie proponuje się, aby Starosta Raciborski został organizatorem komunikacji na 14 liniach. By nowo tworzone linie komunikacyjne obsługiwały jak największy obszar powiatu, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów, zostały one poprowadzone także przez miejsca, gdzie nigdy nie funkcjonowała komunikacja publiczna. Jest to bardzo ważne gdyż, jeżeli z przewozów korzysta taka liczba pasażerów, że zapewnia to przewoźnikowi osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, organizator nie musi udzielać rekompensaty z budżetu powiatu. Jako, że linie te obsługują znaczne obszary powiatu, wyręczając tym samym ich wójtów od konieczności organizowania odrębnego transportu gminnego, do czego zobowiązuje ich między innymi ustawa o samorządzie gminnym, pomiędzy zainteresowanymi jednostkami samorządu powinny zostać zawarte porozumienia, na mocy których gminy te będą partycypować w kosztach organizacji przewozów powiatowych.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni. 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, z drugiej nie pozwala na takie wypełnienie autobusów w ciągu doby, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi.

Zagrożeniem dla budżetu powiatu może być jedynie stały wzrost kosztów jej funkcjonowania (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 powiatowych przewozów użyteczności publicznej w powiecie raciborskim przez operatora finansowane będzie z przychodów ze sprzedaży biletów, dopłaty budżetowej w formie refundacji utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych 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. 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 1 500 000 wozokilometrów rocznie. Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów wraz z dopłatą budżetową, przy takiej wysokości pracy przewozowej zagwarantują wskaźnik rentowności na poziomie około 0,65. Oznacza to, że przewozy powiatowe nie będą rentowne. 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 5,00 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 200,00 zł, należy złożyć rekompensatę na poziomie około 35 % wartości potencjału finansowego rynku transportu publicznego w powiecie.

Rekompensata powinna być finansowana zarówno przez Powiat Raciborski, jak również przez gminy, na obszarze których komunikacja powiatowa jest organizowana. W tym celu organizator powinien zawrzeć porozumienia o udzielenie

pomocy finansowej na organizację publicznego transportu zbiorowego. Proponuje się, by kwota rekompensaty została podzielona na poszczególne gminy proporcjonalnie do ilości wozokilometrów wykonanych przez operatora na obszarze danej gminy.

Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem 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 w powiecie raciborskim odbywać się będą za pomocą środków transportu drogowego. Przemawia za tym rozbudowana sieć dróg, która pozwala przewoźnikom dotrzeć w praktycznie każde miejsce powiatu, 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. W powiecie raciborskim jedyną alternatywą (i to tylko w przypadku paru linii komunikacyjnych) mógłby być transport kolejowy. W rzeczywistości jednak, biorąc pod uwagę stan kolei (likwidacja linii kolejowych) obecnie jest to nierealne i wysoce nieekonomiczne. Jednakże w przypadku, gdy wprowadzono by nowy „bogatszy i atrakcyjny” rozkład jazdy pociągów, transport szynowy stałby się alternatywą dla przewozów powiatowych, jednakże tylko dla mieszkańców gmin: Nędza, Kuźnia Raciborska oraz Krzyżanowice.

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 miastach regionu),
- 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 gmin powiatu raciborskiego, stan i sieci dróg, potoki podróżnych, wielkość potrzeb przewozowych na poszczególnych liniach, możliwość skomunikowania się pasażerów w ramach komunikacji powiatowej, 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 szczegółów takich 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 powyżej 45 miejsc siedzących do obsługi szczytów przewozowych, taboru o pojemności od 20 do 28 do obsługi komunikacji w godzinach wieczornych, w soboty, niedziele i święta oraz autobusów o pojemności od 25 do 40 osób do obsługi komunikacji w godzinach międzyszczytowych. Ilość taboru powinna być dostosowana do planowanej pracy przewozowej i jej rozłożenia w ciągu dnia.

W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 14 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

- 10 pojazdów posiadających liczbę miejsc siedzących od 25 do 40, spełniających, co najmniej normy spalin określone jako EURO 3;
- 15 pojazdów posiadających nie mniej niż 45 miejsc siedzących, spełniających, co najmniej normy spalin EURO 2,
- 5 pojazdów posiadających liczbę miejsc od 20 do 28 siedzących, spełniających, co najmniej normy spalin EURO 2.

Wszystkie w/w pojazdy muszą być homologowane w rozumieniu art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2012 r. poz. 1137) jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). Stopniowo np. w okresie kolejnych 2 lat należy rozważyć wprowadzenie autobusów niskopodłogowych do obsługi wybranych kursów (np. obsługujących dojazdy do placówek służby zdrowia). Proponuje się również wprowadzenie ograniczenia wiekowego taboru realizującego przewozy na rzecz Powiatu Raciborskiego, np. pojazdy nie mogą być starsze niż 10 lub 15 lat.

Pojazdy powinny spełniać ponadto poniższe wymagania techniczne:

- właściwa wentylacja i czystość – które mają wpływ na wygodę podróży, w perspektywie kolejnych lat należy rozważyć wprowadzenie wymogu posiadania klimatyzacji,
- stan techniczny pojazdów oraz 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. Tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum EURO 2. W kolejnych latach (np. co 5 lat) normy te winny być zaostrzane.

Należy podkreślić, że w/w pojazdy, którymi planowane jest wykonywanie przewozów na rzecz Powiatu Raciborskiego, to baza taborowa o 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 poprawiające komfort przejazdu pasażerów (klimatyzowane wnętrza autobusu, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, dźwiękowy system informacyjny), jak również umożliwiające organizatorowi prowadzenie nadzoru nad

realizacją zleconych zadań przewozowych – wprowadzenie systemu monitorowania pojazdu poprzez system GPS.

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 – PKS 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 występowania na rynku zjawiska konkurencji, musi 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 jednak prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa, co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście posiadanie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zacznie 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 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, w tym także do lepszego standardu taboru, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie Powiatu Raciborskiego będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi – PKS 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 powiatowy. Uzyskuje także dochody wynikające z refundacji stosowanych ulg ustawowych oraz dodatkowo rekompensatę, 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 Powiat Raciborski jest właścicielem podmiotu wewnętrznego, który na obszarze powiatu zajmuje się wykonywaniem działalności transportowej – PKS 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 powiatowe 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 Powiat Raciborski, w całości zlecić podmiotowi wewnętrznemu Spółce - PKS 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 10 lat). Jest to minimalny okres, jaki zagwarantuje operatorowi spłatę kapitału zainwestowanego w realizację przewozów (przygotowanie i wyposażenie autobusów, amortyzacja zakupionego taboru, przygotowanie zaplecza technicznego, pozyskanie odpowiednich pracowników).

11. Standardy usług przewozowych

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

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 powiatu raciborskiego, planuje się korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania podwyższy standard transportu publicznego na obszarze powiatu, 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 powiatowych 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, 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 co najmniej jedne drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
- wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

Ponadto organizator transportu winien dążyć, by stanowiska odjazdowe i przyjazdowe na dworcach autobusowych 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 powiatu raciborskiego 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. Winien on być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej. W tym celu proponuje się stworzenie odpowiedniego i dogodnie zlokalizowanego punktu informacyjnego – Punktu Obsługi Pasażera.

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.

Punkt Obsługi Pasażera 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 powiatu raciborskiego będzie dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest w samym centrum Raciborzu przy ulicy Batorego. Za takim rozwiązaniem przemawia fakt, iż na dworcu autobusowym prowadzone jest obecnie przez PKS w Raciborzu Sp. z o.o. Biuro Obsługi Klienta spełniające kompleksowo wymagania Punktu Obsługi Pasażera. 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 (Powiat Raciborski i Miasto Racibórz), 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 autobusowej, co powoduje, że koordynacja taka była by bardzo trudna do realizacji. Praktycznie możliwa ona jest wyłącznie na dworcu autobusowym w Raciborzu, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w powiecie. Dodatkowo przez obszar powiatu prowadzone są w bardzo ograniczonym zakresie przewozy kolejowe. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi jest praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie kursów kolejowych.

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 powiatu. 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 może funkcjonować jako słupek przystankowy lub wiata. Na takim przystanku powinien znajdować się aktualny rozkład jazdy, który będzie zawierał podstawowe informacje dotyczące możliwości przemieszczania się na danej linii. Za stan i aktualizację rozkładu jazdy odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego. Z uwagi na fakt, iż w powiecie raciborskim występują dwaj organizatorzy transportu zbiorowego, władze powiatu 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 zamieszczone na przystankach komunikacyjnych zawierać muszą wszystkie niezbędne informacje przewidziane w ustawie Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. nr 50, poz. 601 ze zmianami) oraz rozporządzeniu w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451).

Wszystkie niezbędne informacje dotyczące komunikacji publicznej należy także udostępnić przy użyciu nowoczesnych technologii, głównie drogą internetową. Proponuje się utworzenie zakładki internetowej z informacjami dotyczącymi komunikacji publicznej organizowanej przez powiat raciborski wyświetlanej na stronie internetowej www.powiatraciborski.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 powiatu raciborskiego, łącznie z przewoźnikami kolejowymi).

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 w całym powiecie, powinno stać się jednym z głównych działań organizatora transportu.

System ten powinien głównie obejmować dworzec autobusowy w Raciborzu. System ten winien wykorzystywać do przekazywania informacji zarówno obraz i dźwięk.

Główne elementy takiego systemu to:

- zbiorcze tablice odjazdów i przyjazdów,
- tablice informacyjne na stanowiskach odjazdów,
- monitory z informacją zbiorczą,
- komunikaty głosowe na stanowiskach przystankowych,
- zegary.

Należałoby także wypracować jednolity system informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników. Dla komunikacji powiatowej i regionalnej proponuje się wprowadzenie następującego wzoru tabliczki przystankowej:

Organizator transportu: Powiat Raciborski tel. 32 418 14 66	Rozkład ważny od do						
Operator:							
GRZEGORZOWICE/POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH/SZKOŁA ROZKŁAD ODJAZDÓW							
TRASA LINII	ROZKŁAD ODJAZDÓW PONIŻEJ POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH/SZKOŁA	ROZKŁAD ODJAZDÓW PONIŻEJ POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH/SZKOŁA	ŚLĄWKÓW/SKRZYŻOWANIE	LASAKI	ŚLĄWKÓW/SKRZYŻOWANIE	ŚLĄWKÓW/WIEŚ	ŚLĄWKÓW/BAR
	CZAS PRZEJAZDU [min]	0	1	3	5	7	8
TARYFA - cena biletu	4.00 zł					5.00 zł	
KIERUNEK	GODZINY ODJAZDÓW						
LASAKI	6.55 S, 10.30 6, 15.55 S, 16.10 H						
ŚLĄWKÓW WIEŚ	7.55 Dz, 12.35 Dz, 14.55 D, 16.10 S 18.50 S, 22.55 Dm						

S - kursuje w dni nauki szkolnej
D - kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
6 - kursuje w soboty oprócz 30 marca (Wielka Sobota)
H - kursuje od poniedziałku do piątku w dni wolne od nauki szkolnej oprócz świąt
z - nie kursuje 2 maja i w piątek po Bożym Ciele
m - nie kursuje 24 i 31 grudnia

Prezentowana tabliczka przystankowa stanowi przykład i zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu, podana została także taryfa opłat za bilety jednorazowe według stref obowiązywania. Na ważniejszych przystankach usytuowanych na terenie obejmowanym przez planowaną sieć (np. Racibórz D.A., Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja Polna/Ocicka, Kuźnia Raciborska/Kościół, itp.) należy oprócz standardowej tabliczki przystankowej umieścić także regulamin przewozów oraz zbiorczą taryfę opłat.

Ponadto każdy z autobusów obsługujących komunikację organizowaną przez Powiat Raciborski powinien być wyposażony 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 miesięczne (wraz z cenami biletów ulgowych),
- zestawienie stosowanych ulg ustawowych i handlowych,
- wyciąg z przepisów porządkowych w powiatowym 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.

13. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zwrócić uwagę na podstawową rolę transportu, którą jest konieczność zapewnienia pasażerom 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 wymiana taboru komunikacji na 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, stwierdzono, że podstawowe kierunki rozwoju transportu zbiorowego w Powiecie Raciborskim to:

1. zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
2. zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń regionalnych i krajowych;
3. minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
4. dążenie do poprawy wizerunku powiatu;
5. stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników;
6. poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
7. tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
8. poprawa integralności systemu transportu;
9. poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
10. łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu;
11. budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
12. utrzymanie węzła przesiadkowego w Raciborzu (dworzec autobusowy przy ul. Batorego), jako miejsca w powiecie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji lokalnej i regionalnej na miejską;
13. 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;

14. poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
15. wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;
16. w celu poprawy jakości informacji pasażerskiej, oprócz tablic elektronicznych z wyświetlaniem rozkładu jazdy na dworcu autobusowym, zastosowanie powinien znaleźć elektroniczny system nadzoru i monitoringu pojazdów (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych).

Jak już było wspomniane powyżej w Powiecie Raciborskim funkcjonują również inne jednostki wykonujące usługi przewozowe. Są to:

- Przedsiębiorstwo Komunalne w Raciborzu Sp. z o.o. – wykonuje przewozy na liniach miejskich w obrębie miasta Racibórz oraz przyległych gmin.
- prywatni przewoźnicy obsługujący komunikację regionalną.

Z uwagi na powyższe, głównym kierunkiem rozwoju transportu jest 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 powiatu 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.

Wszystkie zagadnienia i tematy dotyczące realizacji transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Raciborskiego, będące przedmiotem opracowania niniejszego „Planu Zrównoważonego Rozwoju

Publicznego Transportu Zbiorowego” pozwoliły w konsekwencji na określenie podstaw, które pozwolą na prowadzenie, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie Powiat Raciborski.

Zaznaczyć należy, że „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego” może podlegać (nawet powinien) aktualizacji w przypadku opublikowania planu wojewódzkiego opracowanego przez Marszałka Województwa Śląskiego, a także w wyniku wystąpienia nowych potrzeb w zakresie powiatowej, publicznej komunikacji pasażerskiej.

14. Podsumowanie

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

Najważniejszym zadaniem wynikającym z niniejszego planu jest konieczność opracowania wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich przewoźników, a także konieczność poprawy oznakowania istniejących przystanków (uzupełnienie brakujących znaków drogowych). Z kolei najpilniejszym zadaniem zarządców dróg winno być jak najszybsze przeprowadzenie modernizacji infrastruktury przystanków lub budowa zatok autobusowych 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. 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 stacje benzynowe, domy handlowe, budynki biurowe, budynki mieszkalne, parkingi 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.

Z kolei w celu usprawnienia obsługi pasażerów należy dążyć do wypracowania wspólnego, elektronicznego, bezdotykowego systemu biletowego i systemu poboru opłat za przejazd lub zastosować system SMS-owego zakupu biletu.

W przewozach powiatowych należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Obecnie brak takiej usługi jest zastanawiający. Poprawiłaby ona sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

W dalszej perspektywie, po realizacji w/w zadań, 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. Dobrym rozwiązaniem wpływającym na komfort podróży jest stosowanie w autobusach monitorów oraz komunikatów głosowych, które znacznie ułatwiają podróżowanie osobom głuchoniemym i niewidomym. Takie rozwiązanie pozwala zarówno na komercyjne umieszczanie reklam, ale przede wszystkim ułatwia wszystkim pasażerom orientację w terenie oraz wskazuje następny cel podróży.

Powiat Raciborski jako organizator transportu powinien rozważyć zakup autobusów przyjaznych dla środowiska (spełniającym najwyższe normy emisji spalin – Euro 5 oraz w przyszłości Euro 6) lub nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy realizował takim taborem. Takie rozwiązanie zapewnia korzyści nie tylko pasażerom i środowisku naturalnemu, ale wpływa również na aspekt finansowy realizowanej komunikacji, gdyż przedkłada się na mniejsze zużycie paliwa. Ma to niebagatelne znaczenie, biorąc pod uwagę stale rosnące ceny paliw. Można tutaj również rozważyć opłacalność stosowania autobusów z napędem elektrycznym, które już pojawiły się na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Jak więc widać przed Powiatem Raciborskim jako organizatorem transportu stoją nie lada wyzwania. Niestety lata zaniedbań doprowadziły do degradacji transportu publicznego. Obecnie, by osiągnąć jego zadowalający poziom, trzeba wykonać szereg wyżej wymienionych zadań. W niektórych miejscach trzeba praktycznie budować strukturę transportową od podstaw. Niestety działania takie wiążą się z koniecznością dokonywania bardzo dużych wydatków z 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.

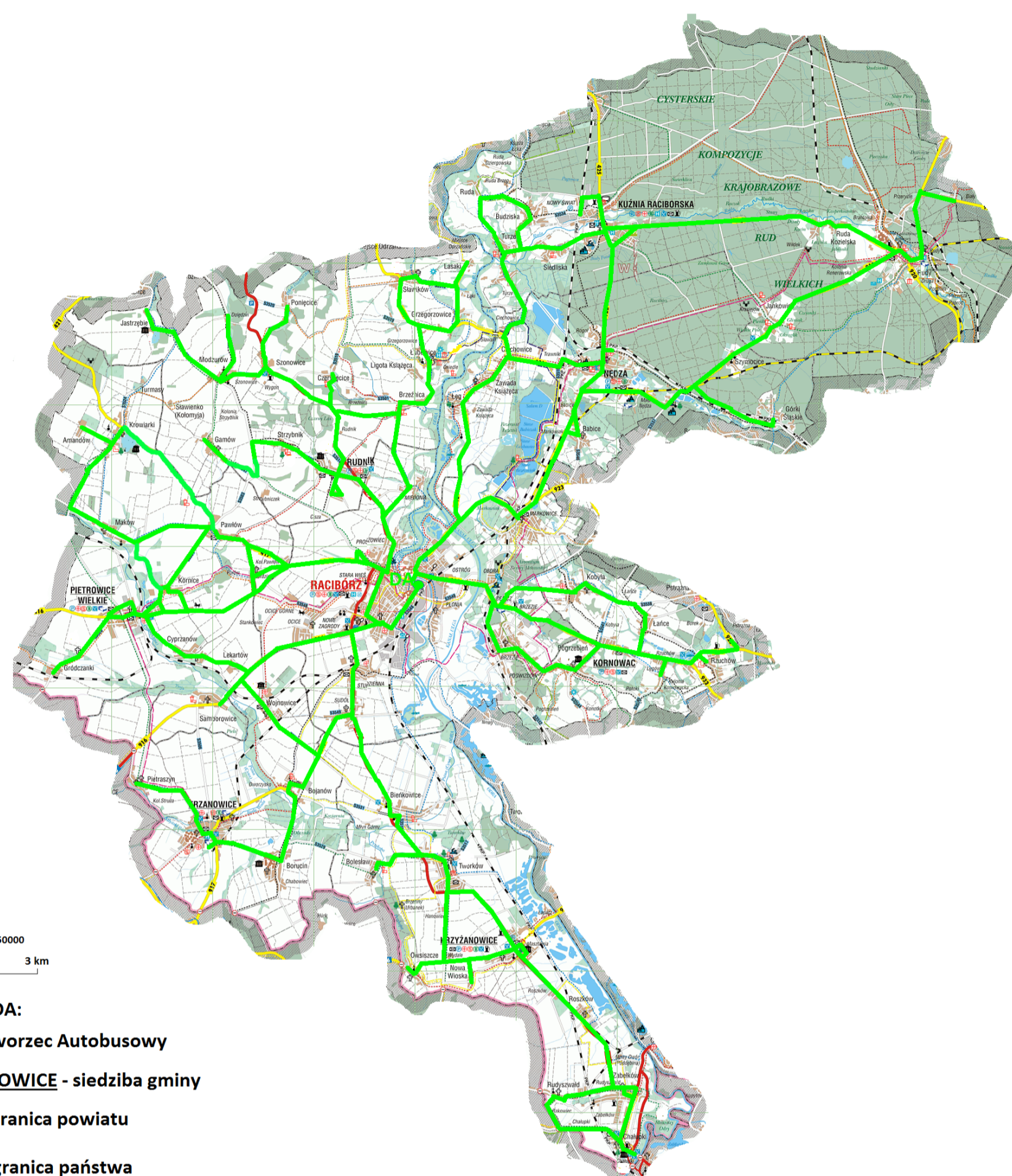
II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1. Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Raciborski

Zgodnie z § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 117, poz. 684) plan transportowy winien składać się z części tekstowej i części graficznej. Część graficzna powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać przewóz o charakterze użyteczności publicznej.

Bazując na ujętych w części tekstowej niniejszego planu propozycjach ukształtowania sieci komunikacyjnej, poniżej przedstawiono rysunek sieci komunikacyjnej na obszarze Powiatu Raciborskiego, na której będą prowadzone powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Raciborski.

PLAN SIECI KOMUNIKACYJNEJ DLA KTÓREJ ORGANIZATOREM TRANSPORTU PUBLICZNEGO
JEST POWIAT RACIBORSKI



Skala 1:150000
0 km 3 km

LEGENDA:

- DA - Dworzec Autobusowy
- KRZANOWICE - siedziba gminy
- granica powiatu
- granica państwa
- trasa sieci komunikacyjnej
- droga wojewódzka
- droga krajowa
- droga powiatowa
- drogi gminne