

**UCHWAŁA NR X/82/2019
RADY POWIATU RACIBORSKIEGO**

z dnia 27 sierpnia 2019 r.

**w sprawie zmiany uchwały dotyczącej przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego.**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2019 r., poz. 511) w związku z art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a) i ust. 3, art. 11 i art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 z późn. zm.)

**RADA POWIATU RACIBORSKIEGO
uchwała, co następuje:**

§ 1. W uchwale nr XXXVII/358/2014 Rady Powiatu Raciborskiego z dnia 14 stycznia 2014 r. w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego wprowadza się następującą zmianę:

- załącznik do uchwały w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego, otrzymuje brzmienie jak w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Raciborskiego.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Radca Prawny

Lidia Chrzan

Przewodniczący Rady

Adam Wajda

Uzasadnienie

Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje powiat liczący co najmniej 80000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.

Projekt planu transportowego opracowany został w oparciu o przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w oparciu o 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) w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze Powiatu Raciborskiego oraz wykraczających poza granice powiatu.

Projekt planu transportowego po aktualizacji obejmuje większą ilość linii komunikacyjnych, co w przyszłości pozwoli rozszerzyć zakres funkcjonowania powiatowego transportu publicznego – o ile pojawi się taka potrzeba. Nowe linie komunikacyjne przewidziano zarówno na obszarze Powiatu Raciborskiego, jak i na obszarze powiatów sąsiednich – Rybnickiego, Wodzisławskiego, Głubczyckiego i Kędzierzyńsko-Kozielskiego.

Projekt planu transportowego został skonsultowany w trybie szczególnym, o którym mowa w art. 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym poprzez ogłoszenie w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w terminie od 16 lipca 2019 r. do 6 sierpnia 2019 r. Plan transportowy uzgodniony został z Powiatami Głubczyckim, Kędzierzyńsko-Kozielskim, Rybnickim i Wodzisławskim w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości.

Wobec powyższego w tym stanie prawnym podjęcie niniejszej uchwały jest celowe i uzasadnione.

Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu

Przewodniczący Rady

Andrzej Chwalczyk

Adam Wajda

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

zaktualizowany

LIPIEC 2019 r.

I. CZĘŚĆ TEKSTOWA

	Str.
1. Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Raciborskiego	5
2. Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	11
3. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	13
4. Charakterystyka Powiatu Raciborskiego	16
4.1. Transport publiczny i jego problemy	16
4.2. Położenie geograficzne	17
4.3. Charakterystyka sieci drogowej	19
4.4. Sytuacja społeczno – gospodarcza	21
4.5. Struktura demograficzna	23
4.6. Komunikacja indywidualna	30
4.7. Komunikacja publiczna	31
4.7.1. Infrastruktura kolejowa	35
4.7.2. Infrastruktura drogowa	36
4.7.2.1. Dworce autobusowe	36
4.7.2.2. Przystanki autobusowe objęte planem transportowym	37
4.7.3. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej (generatory ruchu).....	57
5. Stan zagospodarowania przestrzennego	66
5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	66
5.2. Plan zagospodarowania województwa śląskiego	69
5.3. Plan zagospodarowania Gminy Kornowac	73
5.4. Plan zagospodarowania Gminy Krzanowice	73
5.5. Plan zagospodarowania Gminy Krzyżanowice	73
5.6. Plan zagospodarowania Gminy Kuźnia Raciborska	73
5.7. Plan zagospodarowania Gminy Nędza	74
5.8. Plan zagospodarowania Gminy Pietrowice Wielkie	74
5.9. Plan zagospodarowania Gminy Racibórz	74
5.10. Plan zagospodarowania Gminy Rudnik	75
6. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	76
7. Sieć komunikacyjna Powiatu Raciborskiego	83
7.1. Linia: Racibórz – Pietraszyn przez Lekartów – Wojnowice – Bojanów – Borucin – Krzanowice	85
7.2. Linia: Racibórz– Gródczanki przez Lekartów – Samborowice - Lekartów - Cyprzanów – Pietrowice Wielkie	87
7.3. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornica – Pietrowice Wielkie	89

7.4.	Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Kornicę – Pietrowice Wielkie	91
7.5.	Linia: Racibórz - Chałupki przez Bieńkowice – Tworków - Bolesław – Tworków – (Krzyżanowice – Nowa Wioska) - Owsiszczce – Nowa Wioska – Krzyżanowice – (Nowa Wioska – Owsiszczce) - Roszków – Rudyszwałd – Chałupki – Zabełków	93
7.6.	Linia: Racibórz – Gamów przez Rudnik – Strzybnik	95
7.7.	Linia: Racibórz – Jastrzębie przez Rudnik – Strzybnik – Rudnik - Czerwięcice - Szonowice – Ponięcice – Szonowice – Modzurów – Dolędzin	96
7.8.	Linia: Racibórz – Sławików przez Rudnik – Brzeźnica – Ligota Książęca – Łubowice – Grzegorzowice – Lasaki	98
7.9.	Linia: Racibórz – Rzuchów przez Kornowac – Łańce – Kobyla – Łańce – Kornowac – Rzuchów Lęgow	100
7.10.	Linia: Racibórz – Rzuchów przez Pogrzebień – Kornowac – Łańce – Kobyla – Łańce – Kornowac - Rzuchów Lęgow – Pogrzebień	102
7.11.	Linia: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Turze – Ruda – Budziska – Siedliska – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska	104
7.12.	Linia: Racibórz – Rudy przez Babice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska	106
7.13.	Linia: Racibórz – Rudy przez Łęg – Zawada Książęca – Ciechowice – Nędza – Kuźnia Raciborska – Ruda Kozielska	108
7.14.	Linia: Racibórz – Kuźnia Raciborska przez Babice – Nędza – Górki Śląskie – Szymocice – Jankowice – Rudy – Ruda Kozielska	110
7.15.	Linia: Racibórz – Lyski przez Raszczyce – Żytna – Raszczyce - Adamowice - Bogunice	112
7.16.	Linia: Racibórz – Błazejowice przez Brzeźnicę - Ligotę Książęcą – Łubowice – Grzegorzowice – Lasaki – Sławików - Miejsce Odrzańskie – Podlesie – Przewóz – Dzielnicę – Łany.....	114
7.17.	Linia: Racibórz – Łany przez Brzeźnicę - Ligotę Książęcą - Łubowice, Grzegorzowice – Lasaki – Sławików - Miejsce Odrzańskie – Błazejowice.....	116
7.18.	Linia: Racibórz – Głubczyce przez Pawłów – Maków - Tłustomosty, Krowiarki – Raków – Dzielów – Baborów – Sułków – Babice – Bernacice.....	118
7.19.	Linia: Racibórz – Kietrz przez Lekartów – Samborowice - Lekartów, Cyprzanów - Pietrowice Wielkie – Gródczanki	120
7.20.	Linia: Racibórz – Kietrz przez Żerdziny – Kornicę - Pietrowice Wielkie, Gródczanki..	122
7.21.	Linia: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik – Czerwięcice – Szonowice – Ponięcice – Witosławice - Ciężkowice	124
7.22.	Linia: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik – Czerwięcice – Szonowice – Ponięcice – Modzurów - Dolędzin – Jastrzębie – Łaniec – Wronin – Dzielawy – Grzędzin – Dzielawy – Witosławice – Ciężkowice.....	126

7.23.	Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Tłustomosty - Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Tłustomosty - Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornice – Pietrowice Wielkie.....	128
7.24.	Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Tłustomosty - Raków - Tłustomosty - Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Tłustomosty - Raków - Tłustomosty - Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornice – Pietrowice Wielkie.....	130
7.25.	Linia: Racibórz – Rydułtowy przez Raszczyce – Żytna - Nowa Wieś – Lyski - Nowa Wieś – Żytna – Dzimierz – Pstrążna – Rzuchów.....	132
7.26.	Linia: Racibórz – Rydułtowy przez Raszczyce – Żytna - Nowa Wieś – Lyski - Nowa Wieś – Żytna – Dzimierz – Pstrążna – Rzuchów.....	134
7.27.	Linia: Racibórz – Racibórz przez Rudnik – Strzybnik – Gamów – Strzybnik - Modzurów – Dolędzin - Modzurów - Szonowice – Ponięcice – Szonowice – Czerwięcice - Rudnik	136
7.28.	Linia: Racibórz – Racibórz przez Kobyla – Łańce – Kornowac - Kobyla	138
7.29.	Linia: Racibórz – Rydułtowy przez Pogrzebień – Kornowac - Pogrzebień, Rzuchów – Pszów.....	139
7.30.	Linia: Racibórz – Dobrosławice przez Pawłów – Maków – Tłustomosty - Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Szczyty – Maciowakrze.....	141
7.31.	Linia: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik – Strzybnik - Gamów, Strzybnik – Modzurów – Dolędzin - Jastrzębie – Łaniec – Wronin – Dzielawy – Grzędzin - Dzielawy – Witosławice – Ciężkowice.....	143
8.	Finansowanie usług przewozowych i ich rentowności	145
9.	Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych	152
10.	Zasady organizacji rynku przewozów	156
11.	Standardy usług przewozowych	159
12.	System informacji dla pasażerów	161
13.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	167
14.	Podsumowanie	171

II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

1.	Plan sieci komunikacyjnej – powiatowe przewozy użyteczności publicznej organizowane przez Powiat Raciborski	174
----	---	-----

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 2018 r. poz. 2016 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 2019 r. poz. 511 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 ma 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 publiczny transport drogowy osób jest wysoko rozwinięty. Przewozy pasażerskie stanowią najważniejszy sposób przemieszczania się mieszkańców, a wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji.

Dzięki zaangażowaniu Zarządu Powiatu Raciborskiego we współpracy z władzami lokalnych gmin sytuacja w zakresie transportu publicznego w powiecie raciborskim od 1 marca 2019 r. uległa stabilizacji i stopniowo będzie ulegać poprawie.

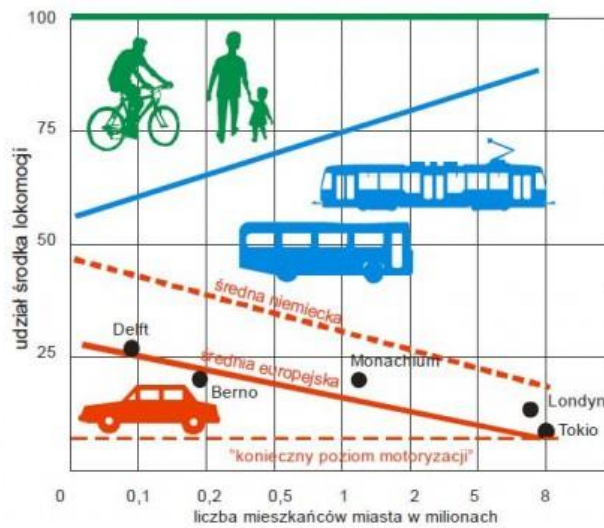
Głównym zadaniem organizatora komunikacji – Starosty Powiatu Raciborskiego - jest odbudowa zaufania do transportu publicznego, co będzie powolnym procesem i w głównej mierze zależeć będzie od przejrzystej i sprawnej realizacji zadań przez samorząd powiatowy i samorządy gminne.

Niniejsze opracowanie dotyczy tylko sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w obszarze powiatu raciborskiego, zatem nie obejmuje całości zagadnień związanych z komunikacją na terenie powiatu raciborskiego tj. nie obejmuje przewozów kolejowych i komunikacji miejskiej lub gminnej.

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

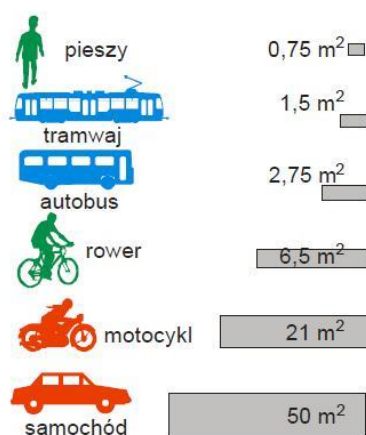
- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu, jako instrumentów poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego poprzez zwiększenie wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów;
- integrację systemu transportowego;
-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

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



Rys. nr 1: Liczba mieszkańców miasta w milionach, a podział zadań transportowych.
 Dane: źródło: Collin, H. J. (1990): „Integration des ruhenden Verkehrs in die Verkehrsentwicklungsplanung”

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



Rys. nr 2: Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.

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

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 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;
- 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
 - Ministerstwa Infrastruktury: www.gov.pl/web/infrastruktura.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,
- Krzanowice,
- Krzyżanowice,
- Kuźnia Raciborska,
- Pietrowice Wielkie,
- Nędza,
- Racibórz,
- Rudnik,
- oraz miejscowości w gminach graniczących z powiatem raciborskim po zawarciu właściwych porozumień z powiatami sąsiadującymi.

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 oraz osobom starszym;
- 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.**

Zakłada się, iż podstawowym działaniem podejmowanym przez organizatora komunikacji wojewódzkiej - Województwo Śląskie będzie stabilizacja oferty przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej w kolejowych przewozach pasażerskich. W latach, kiedy przewozy kolejowe realizowała spółka „Przewozy Regionalne” oferta przewozowa była zmieniana, często co kilka miesięcy, dało się zauważyć poważny spadek zaufania do kolei, jako stabilnego środka transportu. Brak pewności co do utrzymania takiej samej oferty przez dłuższy czas spowodował, że podróżni, nie mogąc np. zaplanować zakupu biletów okresowych, wybierali inne środki transportu (zbiorowego lub indywidualnego). Podstawą przywrócenia zaufania do kolei, a tym samym powrotu podróżnych do pociągów (przede wszystkim osób regularnie odbywających podróże, np. do szkoły, pracy) było ustabilizowanie oferty, co zapoczątkowane zostało poprzez powierzenie w 2011 r. przewozów kolejowych w obszarze całego województwa spółce należącej do samorządu „Kolejom Śląskim”. Oferta samorządowej Spółki pozwoliła na stopniową odbudowę kolejowych przewozów pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii) spowodowały stopniowe przyciąganie podróżujących dotychczas korzystających z innych środków transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania prostych taryf o niskich cenach biletów, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych, korzystających z połączeń kolejowych systematycznie rośnie. Województwo skupiło się na elementarnych działaniach na rzecz zatrzymania negatywnych tendencji w transporcie kolejowym, co przyniosło oczekiwany efekt. Stabilizacja oferty przewozowej przy jednoczesnym podejmowaniu działań na rzecz modernizacji taboru lub jego wymiany pozwoliło także na stopniowe podnoszenie standardu oferowanych usług.

Innymi działaniami wspierającymi utrzymanie i zwiększenie roli transportu kolejowego jest organizacja i budowa w ramach narzędzia ZIT (Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) zintegrowanych węzłów przesiadkowych realizowanych w ramach RPO WSL 2014-2020. Budowa węzłów przesiadkowych w rejonie stacji kolejowych, modernizacja infrastruktury kolejowej w zakresie dworców i przystanków kolejowych zwiększająca dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością (realizowanych przez spółkę PKP PLK lub PKP S.A.), zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, możliwości wprowadzenia integracji organizacyjnej (czasowej i taryfowej) to elementy wpływające także na stabilizację, a następnie podniesienie znaczenia transportu kolejowego w obszarze województwa śląskiego.

Połączenia autobusowe w obszarze województwa śląskiego charakteryzują się bogatą ofertą przewozową. Przewozy w ramach transportu zbiorowego, wykonywanego w granicach administracyjnych, co najmniej dwóch powiatów, realizowane są na ponad kilkuset liniach autobusowych. Oprócz wyżej wymienionych linii komunikacji zbiorowej, na sieci drogowej województwa śląskiego realizowane są pasażerskie przewozy w ramach przewozów powiatowych i przewozów gminnych oraz przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych. Siatka połączeń autobusowych w obszarze metropolitalnym zapewnia bardzo dobrą dostępność przestrzenną do tego środka transportu oraz dobrą jego częstotliwość. Niemniej jednak należy podkreślić, iż poza granicami metropolii transport autobusowy o charakterze przewozów powiatowych i wojewódzkich jest realizowany w ograniczonym zakresie.

Uwzględniając kierunki działań określone w dokumentach strategicznych oraz zasady tworzenia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego (dążenie do minimalizacji wykorzystania środków transportu szkodliwych dla środowiska), biorąc także pod uwagę rozwój infrastruktury transportowej i możliwości finansowe województwa śląskiego, podstawowym działaniem podejmowanym w zakresie transportu użyteczności publicznej jest i będzie stabilizacja kolejowej oferty przewozowej i zminimalizowanie odpływu pasażerów z transportu kolejowego.

Sieć połączeń kolejowych wykonywanych w obszarze województwa śląskiego dla których organizatorem przewozów jest samorząd wojewódzki i obejmujących obszar powiatu raciborskiego wykonywana jest na następujących liniach kolejowych:

1. Linia kolejowa 151: Kędzierzyn-Koźle – Chałupki
2. Linia kolejowa 140: Katowice – Nędza



Rys. nr 3 Mapa sieci połączeń kolejowych Kolei Śląskich

Dane: źródło: www.pl.wikipedia.org

Należy podkreślić, iż plan transportowy województwa śląskiego nie przewiduje tworzenia głównego węzła przesiadkowego w powiecie raciborskim.

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.

Starosta 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 powiatu, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu powiatu oraz możliwości techniczne przewoźników – operatorów. Należy podkreślić, że 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: Kornowac, Krzyżanowice, Pietrowice Wielkie, Nędza i Rudnik, 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. 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 powiatów: głubczyckiego, kędzierzyńsko-kozielskiego (województwo opolskie), oraz z powiatami: gliwickim, rybnickim oraz wodzisławskim (województwo śląskie), a na północnym wschodzie z miastem Rybnik. Łączna powierzchnia powiatu wynosi 543,76 km².

Obszar zamieszkiwany jest przez 101 tys. mieszkańców, co daje zaludnienie na poziomie 186 osób/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. Położenie komunikacyjne w pobliżu autostrad A1 i A4 daje szansę powiatowi, jako miejscu atrakcyjnemu 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 m.in.: RAFAKO, COBEX, zakłady z grupy HENKEL, MIESZKO, AUCHAN 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 należyłą 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 dawnego 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 (Pietrowice Wielkie) do DK 45 w m. Racibórz	11,4 km
2.	DW 417	od granicy woj. opolskiego (Krowiarki) do DW 416	11,2 km
3.	DW 421	od granicy woj. Opolskiego (Sławików) 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 (Ocice Myto) do granicy państwa (Pietraszyn, Czechy)	8,9 km
6.	DW 917	od DK 45 w m. Racibórz (Sudół) do granicy państwa (Chuchelna Czechy)	9,7 km
7.	DW 919	od DW 935 w m. Racibórz (Most Zamkowy) do DW 921 w m. Rudy Przerycie	22,9 km
8.	DW 922	od DW 425 (Kuźnia Raciborska) do DW 919 (Nędza)	5,9 km
9.	DW 935	od DK 45 (Stara Wieś) do skrzyżowania w m. Rzuchów (DW 923)	12,9 km
10.	DW 936	od mostu nad rzeką Odrą łącznie z mostem do DK 45 (Krzyżanowice)	2,8 km
RAZEM:			102,3 km

Tabela nr 1 Drogi wojewódzkie

Dane: ZDW w Katowicach

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. 169 km**. W przeważającej części stanowią one uzupełnienie sieci dróg wojewódzkich oraz 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 gminach: Rudnik, Pietrowice Wielkie, Krzanowice i Krzyżanowice. Stan techniczny dróg powiatowych w powiecie raciborskim 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 dawne przejścia graniczne: Tworków – Hat', Owsiszcze – 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 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 generowały przez długi okres negatywne procesy społeczne i gospodarcze. Nowe rodzaje przedsiębiorczości lokalnej nie były 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 nie była zadowalająca. Obecnie trend ten został zatrzymany, a rozwój działalności gospodarczej przez lokalne przedsiębiorstwa ponownie powoduje wzrost atrakcyjności regionu raciborskiego, jako terenu o dużym potencjale rozwoju.

Na terenie powiatu raciborskiego zarejestrowanych jest 8544 podmiotów gospodarczych (stan na 31.05.2019 r.), z czego aż 22 % stanowią przedsiębiorstwa z sekcji handel i naprawy.

W podziale na wielkość zatrudnienia dominują przedsiębiorstwa małe zatrudniające do 9 pracowników (8090 podmiotów, co stanowi 94,6 % ogólnej liczby podmiotów). W przedziale od 10 – 49 pracowników zarejestrowanych jest 376 podmiotów gospodarczych, co stanowi 4,4 %, 70 podmiotów zatrudniających od 50-249 pracowników (0,81 %) i 7 podmiotów zatrudniających od 250 do 999 pracowników (0,08 %) oraz 1 podmiot zatrudniający powyżej 1000 pracowników (0,01%).

Struktura bezrobocia

Bezrobocie w Polsce spadło do poziomu najniższego od czasu transformacji ustrojowej. Średnia stopa bezrobocia w Polsce wg danych GUS w kwietniu 2019 r. wynosiła 5,3 %, zaś w województwie śląskim 4,2 %. Należy przyjąć, że bezrobocie nie będzie czynnikiem, który w znaczny sposób będzie miał wpływ na kształt transportu publicznego w obszarze powiatu raciborskiego. Duży udział w rozwiązywaniu problemu bezrobocia mają środki i programy Unii Europejskiej.

W skali całego powiatu raciborskiego na koniec maja 2019 r. bezrobotnych było 1567 osób, co daje stopę bezrobocia równą 1,4 %.

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.

4.5. Struktura demograficzna

Jak już wspomniano powierzchnia powiatu raciborskiego wynosi 544 km². Obszar ten zamieszkiwany jest przez 101 tys. mieszkańców, co daje gęstość zaludnienia 186 osób/km². Z tego gmina:

- Racibórz (gmina miejska) zajmuje powierzchnię 75 km² i liczy 49.915 mieszkańców (666 osób/ km²) (wg stanu na lipiec 2019 r.),
- Krzanowice (gmina miejsko-wiejska) zajmuje powierzchnię 47 km² i liczy 5.559 mieszkańców (117 osób/ km²) (wg stanu na marzec 2019 r.),
- Kuźnia Raciborska (gmina miejsko-wiejska) zajmuje powierzchnię 127 km² i liczy 11.084 mieszkańców (88 osób/ km²) (wg stanu na czerwiec 2019 r.),
- Kornowac (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 26 km² i liczy 5.059 mieszkańców (194 osób/ km²) (wg stanu na marzec 2019 r.),
- Krzyżanowice (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 70 km² i liczy 11.095 mieszkańców (159 osób/ km²) (wg stanu na grudzień 2018 r.),
- Nędza (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 57 km² i liczy 6.956 mieszkańców (122 osób/ km²) (wg stanu na czerwiec 2019 r.),
- Pietrowice Wielkie (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 68 km² i liczy 6.585 mieszkańców (97 osób/ km²) (wg stanu na maj 2019 r.),
- Rudnik (gmina wiejska) zajmuje powierzchnię 74 km² i liczy 4.997 mieszkańców (68 osób/ km²) (wg stanu na czerwiec 2019 r.).



Rys. nr 4 Schemat powiatu raciborskiego

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	109.161	107.033	106.544	103.850	100.804

Tabela nr 2 Prognoza ludności w powiecie raciborskim

Dane GUS

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)

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców
0 - 4 lat	4.659
5 - 9 lat	5.000
10 - 14 lat	4.690
15 - 19 lat	5.032
20 - 24 lat	5.912
25 - 29 lat	7.852
30 - 39 lat	17.694
40 - 49 lat	15.584
50 - 59 lat	16.672
60 - 64 lat	7.673
65 i więcej lat	18.177

Tabela nr 3 Ludność powiatu raciborskiego z podziałem na grupy wiekowe (dane GUS)

Osoby najczęściej korzystające z komunikacji publicznej to dzieci i młodzież w wieku od 10 -19 lat. Na podstawie powyższych danych grupa liczy 9.722 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 danych na I półrocze 2019 r.):

Gmina	Liczba mieszkańców	Powierzchnia w km ²	Gęstość zaludnienia na 1 km ²
Kornowac	5.059	26,20	194
Krzanowice	5.559	47,20	117
Krzyżanowice	11.095	69,70	159
Kuźnia Raciborska	11.084	126,62	88
Nędza	6.956	57,22	122
Pietrowice Wielkie	6.585	67,93	97
Racibórz	49.915	75,01	666
Rudnik	4.997	73,88	68
Ogółem Powiat Raciborski	101.250	543,76	186

Tabela nr 4 Ludność powiatu raciborskiego wg gmin

Dane samorządów gminnych

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.

- Gmina Kornowac (wg stanu na marzec 2019 r.):

Sołectwo	Liczba mieszkańców
Kobyła	1.129
Kornowac	926
Łańce	615
Pogrzebień	1.293
Rzuchów	1.096

Tabela nr 5 Ludność w gminie Kornowac

Dane gminne

- Gmina Krzanowice (wg stanu na marzec 2019 r.):

Sołectwo (miasto)	Liczba mieszkańców
Bojanów	704
Borucin	1.111
Krzanowice	2.492
Pietraszyn	385
Wojnowice	867

Tabela nr 6 Ludność w gminie Krzanowice

Dane gminne

- Gmina Krzyżanowice (wg stanu na grudzień 2018 r.):

Sołectwo	Liczba mieszkańców
Bieńkowice	1.169
Bolesław	488
Chałupki	1.633
Nowa Wioska	334
Owsiszcze	760
Roszków	457
Rudyszwałd	736
Tworków	2.680
Zabełków	866
Krzyżanowice	1.972

Tabela nr 7 Ludność w gminie Krzyżanowice

Dane gminne

- Gmina Racibórz (wg stanu na lipiec 2019 r.):

Miasto	Liczba mieszkańców
Racibórz	49.915

Tabela nr 8 Ludność w gminie Racibórz

Dane gminne

- Gmina Kuźnia Raciborska (wg stanu na czerwiec 2019 r.):

Sołectwo (miasto)	Liczba mieszkańców
Budziska	785
Jankowice	449
Ruda	251
Ruda Kozielska	605
Rudy	2.768
Siedliska	581
Turze	766
Kuźnia Raciborska	4.861

Tabela nr 9 Ludność w gminie Kuźnia Raciborska

Dane gminne

- Gmina Pietrowice Wielkie (wg stanu na maj 2019 r.):

Sołectwo	Liczba mieszkańców
Amandów	103
Cyprzanów	485
Gródczanki	206
Kornica	300
Krowiarki	889
Lekartów	174
Pawłów	644
Pietrowice Wielkie	2.099
Maków	610
Samborowice	660
Żerdziny	415

Tabela nr 10 Ludność w gminie Pietrowice Wielkie

Dane gminne

- Gmina Nędza (wg stanu na czerwiec 2019 r.):

Sołectwo	Liczba mieszkańców
Babice	812
Ciechowice	419
Górki Śląskie	990
Łęg	426
Szymocice	311
Zawada Książęca	749
Nędza	3.245

Tabela nr 11 Ludność w gminie Nędza

Dane gminne

- Gmina Rudnik (wg stanu na czerwiec 2019 r.):

Sołectwo	Liczba mieszkańców
Brzeźnica	485
Czerwięcice	102
Gamów	436
Grzegorzowice	558
Jastrzębie	150
Lasaki	168
Ligota Książęca	139
Łubowice	352
Modzurów	396
Ponięcice	233
Rudnik	1.005
Sławików	436
Strzybnik	272
Szonowice	262
Dolędzin	22
Sławienko	8

Tabela nr 12 Ludność w gminie Rudnik

Dane gminne

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 w powiecie raciborskim

Rodzaj Pojazdu	Rok						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Samochody osobowe	48 256	49 026	50 137	51 714	53 616	55 385	56 546
Samochody ciężarowe	5 063	5 241	5 408	5 723	5 827	5 969	6 235
Motocykle	2 301	2 398	2 549	2 758	2 970	3090	3 308
Motorowery	6 108	6 276	6 423	6 573	6 655	6 652	6 750
Ciągniki samochodowe	602	657	710	785	823	860	921
Ciągniki rolnicze	3 484	3 543	3 536	3 564	3 590	3 561	3 641
Pojazdy specjalne	356	381	403	425	446	449	483
Przyczepy i naczepy	5 749	5 961	6 718	6 818	7 026	7 530	7 712
Autobusy	250	245	259	263	263	253	266
Pojazdy samochodowe inne (quady)	170	181	196	219	233	240	262
Kolejka turystyczna	-	-	-	1	2	1	2
RAZEM	72339	73909	76339	78843	81451	83990	86126

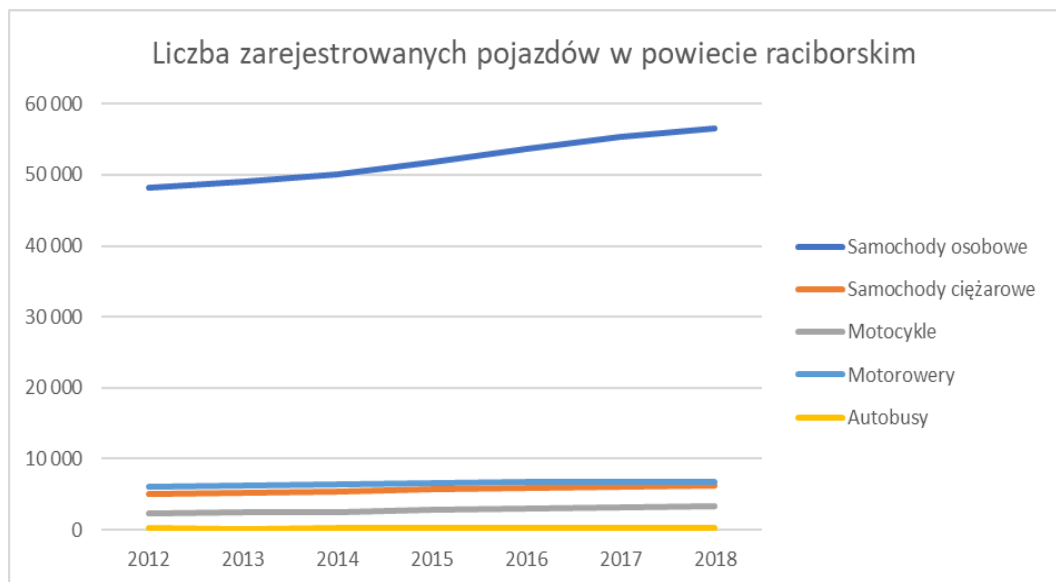
Tabela nr 13 Pojazdy zarejestrowane w powiecie raciborskim

Dane Starostwo Powiatowe w Raciborzu

Analizując powyższe dane można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych stale rośnie, podobnie jak liczba samochodów ciężarowych, natomiast liczba 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.**



Rys. nr 5 Liczba zarejestrowanych pojazdów w latach 2012-2018 w powiecie raciborskim

4.7. Komunikacja publiczna

Ze względu na zasięg terytorialny komunikację w powiecie raciborskim możemy podzielić na komunikację komercyjną i transport publiczny organizowany przez organizatorów komunikacji – samorzady.

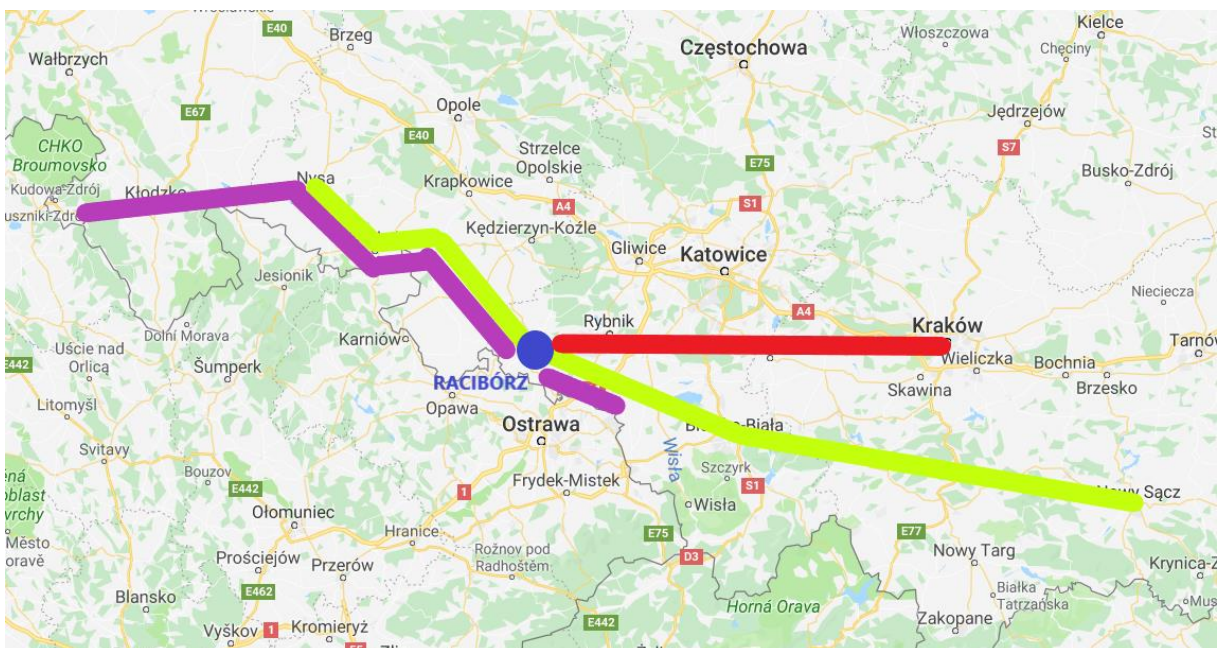
Komunikacja autobusowa realizowana jako komunikacja użyteczności publicznej realizowana jest przez następujących organizatorów:

- **Powiat Raciborski** – komunikacja autobusowa na terenie wszystkich gmin powiatu raciborskiego oraz na liniach objętych porozumieniem pomiędzy powiatami: wodzisławskim, raciborskim i rybnickim (dwie linie relacji Racibórz – Lyski – Rydułtowy);

- **Powiat Wodzisławski** - komunikacja autobusowa na liniach objętych porozumieniem pomiędzy powiatami wodzisławskimi i raciborskim (dwie linie relacji Wodzisław Śląski – Racibórz) oraz na terenie gminy Krzyżanowice (linia relacji Wodzisław Śląski – Chałupki);
- **Miasto Racibórz** – miejska komunikacja autobusowa na terenie gminy Racibórz,
- **Gmina Kuźnia Raciborska** - komunikacja autobusowa na linii relacji: Kuźnia Raciborska – Rudy;
- **ZTZ Rybnik** - komunikacja autobusowa na linii relacji Rybnik – Rudy.

Komunikację komercyjną dzielimy na:

- komunikację międzyregionalną: połączenia komercyjne wybiegające z powiatu raciborskiego do miast leżących poza województwem śląskim:



Rys. nr 6 Sieć połączeń międzyregionalnych w powiecie raciborskim

Opracowanie własne

Linie komunikacji międzyregionalnej:

Nysa – Nowy Sącz przez: Racibórz – Bielsko Biala – Wadowice (PKS Pasyk&Gawron);

Racibórz – Kraków przez: Rybnik (PKS w Raciborzu Sp z o.o.);

Jastrzębie-Zdrój – Kudowa Zdrój przez Rybnik – Nysa (R-BUS Pszów).

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



Rys. nr 7 Sieć połączeń regionalnych w powiecie raciborskim

Opracowanie własne

Linie komunikacji regionalnej:

Racibórz – Katowice przez: Rybnik (Travel-Bus Racibórz);

Racibórz – Gliwice przez: Rudy (PKS w Raciborzu Sp. z o.o.);

Racibórz – Głubczyce przez: Baborów (PKS w Raciborzu Sp. z o.o. oraz PKS w Głubczycach Sp. z o.o.);

Racibórz – Rydułtowy przez: Kornowac – Pszów (PK w Raciborzu Sp. z o.o.).

- komunikację lokalną: linie komunikacyjne w granicach powiatu oraz wykraczające do powiatów ościennych (powiat głubczycki, powiat kędzierzyńsko-kozielski),
- komunikację miejską ponadgminną: linie komunikacyjne wykraczające do miejscowości sąsiadujących z Raciborzem: Wojnowice, Samborowice, Rudnik oraz linia miejska wykraczające poza powiat raciborski (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 Głubczycach Spółka z o.o. z siedzibą w Głubczycach przy ulicy Kołłątaja 5 (PKS Głubczyce),
5. PKS „TRAVEL-BUS” Sp. j. z siedzibą w Raciborzu ul. Nowomiejska 24,
6. GTVBUS Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Ozimku ul. Hutnicza 5

Na podstawie analizy rozkładów jazdy operatorów i przewoźników można stwierdzić, że operatorzy i przewoźnicy obsługujący obecnie wszystkie gminy powiatu raciborskiego realizują komunikację w szerokim zakresie godzin kursowania. Trasy oraz częstotliwość kursowania dobrane zostały w taki sposób, aby zapewnić dojazd do wszystkich szkół głównie na terenie powiatu raciborskiego oraz do zakładów pracy w Raciborzu. Dodatkowym uzupełnieniem komunikacji lokalnej jest transport wykonywany w ramach komunikacji miejskiej przez PK Racibórz. Linie miejskie wybiegają poza granice miasta Raciborza do Wojnowic, Samborowic, Lekartowa i Rydułtów. Dotychczasowy brak koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy organizatorami powodował, że występowały przypadki dublowania się kursów na niektórych kierunkach lub liniach. Należy podkreślić, iż samorzady we współpracy z operatorami podjęły już działania mające na celu uporządkowanie rozkładów jazdy pod kątem wzajemnego konkurowania. 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 Rudy – Rybnik wykonuje ZTZ Rybnik oraz obsługiwana jest także przez operatora komunikacji linia miejska relacji: Kuźnia Raciborska – Rudy, organizowana przez Burmistrza Kuźni Raciborskiej.

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 (nieczynna)
- Krzyżanowice – Chałupki – granica państwa
- Studzienna – Krzanowice (nieczynna)
- 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 międzynarodowych (Wiedeń, Budapeszt), ponadlokalnych (m.in. Katowice, Bielsko-Biała, Przemyśl), jak i lokalnych (m.in. Rybnik, Kędzierzyn-Koźle, Chałupki).

Oferta samorządowej Spółki „Koleje Śląskie” pozwoliła na stopniową odbudowę kolejowych przewozów pasażerskich. Zapewnienie stabilnej oferty przewozowej, wspartej poprawą stanu taboru oraz stopniowym zwiększaniem prędkości handlowych (w wyniku modernizacji linii) spowodowały stopniowe przyciąganie podróżujących dotychczas korzystających z innych środków transportu. Dodatkowo, w wyniku stosowania odpowiednich taryf, bardziej atrakcyjnych w stosunku do innych środków transportu, liczba podróżnych systematycznie rośnie.

Jest to niezbędny element działań na rzecz zatrzymania negatywnych tendencji w transporcie kolejowym. Stabilizacja oferty przewozowej przy jednoczesnym podejmowaniu działań na rzecz modernizacji taboru lub jego wymiany pozwoliły na stopniowe podnoszenie standardu oferowanych usług. Zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, możliwości wprowadzenia integracji organizacyjnej (czasowej i taryfowej) to elementy wpływające także na stabilizację, a następnie podniesienie znaczenia transportu kolejowego w obszarze województwa śląskiego.

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 oraz starszych.

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, w którym mieszczą się: poczekalnia dla pasażerów oraz kierowców, świetlica dla młodzieży, punkt informacyjny, kasy biletowe oraz szaloty. Dworzec pełni charakter węzła przesiadkowego.

Gminy: Kornowac, Krzanowice, Krzyżanowice, Kuźnia Raciborska, Pietrowice Wielkie, Nędza, Rudnik – 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 oczekiwać na autobus w miarę bezpiecznie, 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 w pełni bezpiecznie, a osoba niepełnosprawna może bez większych problemów korzystać z komunikacji autobusowej.

Poniżej przedstawiono wykaz oraz ocenę przystanków usytuowanych na obszarze gmin powiatu raciborskiego.

Gmina Racibórz:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
Racibórz, Armii Krajowej Kościół	Racibórz ul. Armii Krajowej	01	III
Racibórz, Armii Krajowej Technikum	Racibórz ul. Armii Krajowej	02	III
Racibórz, Armii Krajowej/Rogera	Racibórz ul. Armii Krajowej skrzyżowanie z Rogera	03	III
Racibórz, Armii Krajowej/Królewska	Racibórz ul. Armii Krajowej skrzyżowanie z Królewską	04	III
Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień	Racibórz ul. Rudzka	05	III
Racibórz, Rudzka Dom Złota Jesień	Racibórz ul. Rudzka	06	II
Racibórz, Rudzka/Komunalna	Racibórz ul. Rudzka	07	II
Racibórz, Rudzka/Komunalna – most	Racibórz ul. Rudzka	08	III
Racibórz, Bosacka/Jana	Racibórz ul. Bosacka skrzyżowanie z ul. Jana	03	III
Racibórz, Bosacka Most Zamkowy	Racibórz ul. Bosacka	04	III
Racibórz, Bosacka Policja	Racibórz ul. Bosacka przy Policji	05	III
Racibórz, Bosacka/Cygarowa	Racibórz ul. Bosacka skrzyżowanie z ul. Cygarową	06	III
Racibórz, Królewska Szkoła	Racibórz ul. Królewska	01	II
Racibórz, Królewska Szkoła	Racibórz ul. Królewska	02	II
Racibórz, Cecylii szkoła	Racibórz ul. Cecylii	02	II
Racibórz, Markowice Łokietka	Racibórz ul. Łokietka	09	III
Racibórz, Markowice Łokietka	Racibórz ul. Łokietka	10	III

Racibórz, Markowice Centrum	Racibórz ul. Gliwicka	11	III
Racibórz, Markowice Kościół	Racibórz ul. Gliwicka	12	III
Racibórz, Markowice Łęczczok	Racibórz ul. Gliwicka	13	I
Racibórz, Markowice Łęczczok	Racibórz ul. Gliwicka	14	I
Racibórz, Rybnicka SGL	Racibórz ul. Rybnicka	07	II
Racibórz, Rybnicka SGL	Racibórz ul. Rybnicka	08	II
Racibórz, Piaskowa SGL	Racibórz ul. Piaskowa	01	II
Racibórz, Obora	Racibórz ul. Rybnicka	11	III
Racibórz, Obora	Racibórz ul. Rybnicka	12	III
Racibórz, Dębicz	Racibórz ul. Rybnicka	13	III
Racibórz, Dębicz	Racibórz ul. Rybnicka	14	II
Racibórz, Pogrzebieńska Pętla	Racibórz ul. Pogrzebieńska	03	III
Racibórz, Pogrzebieńska Pętla	Racibórz ul. Pogrzebieńska	04	II
Racibórz, Pogrzebieńska Widok	Racibórz ul. Pogrzebieńska	07	III
Racibórz, Brzeska/Torowa	Racibórz ul. Brzeska	01	II
Racibórz, Brzeska/Torowa	Racibórz ul. Brzeska	02	II
Racibórz, Brzeska/Myśliwca	Racibórz ul. Brzeska	03	II
Racibórz, Brzeska/Myśliwca	Racibórz ul. Brzeska	04	III
Racibórz, Brzeska	Racibórz ul. Brzeska	05	II
Racibórz, Brzeska	Racibórz ul. Brzeska	06	II
Racibórz, Brzeska Ogródki	Racibórz ul. Brzeska	07	II
Racibórz, Brzeska Ogródki	Racibórz ul. Brzeska	08	III
Racibórz, Miedonia Podmiejska	Racibórz ul. Podmiejska	01	II

Racibórz, Miedonia Podmiejska	Racibórz ul. Podmiejska	02	III
Racibórz, Miedonia OSP	Racibórz ul. Podmiejska	07	III
Racibórz, Miedonia sklep	Racibórz ul. Kwiatowa	25	III
Racibórz, Miedonia sklep	Racibórz ul. Kwiatowa	24	III
Racibórz, Kozielska Myto	Racibórz ul. Kwiatowa	23	II
Racibórz, Kozielska Myto	Racibórz ul. Kwiatowa	22	I
Racibórz, Kozielska/Gdyńska	Racibórz ul. Kozielska	20	III
Racibórz, Kozielska/Gdyńska	Racibórz ul. Kozielska	21	III
Racibórz, Kozielska Kościół	Racibórz ul. Kozielska	18	III
Racibórz, Głubczycka Sprawność	Racibórz ul. Głubczycka	19	III
Racibórz, Głubczycka/Spółdzielcza	Racibórz ul. Głubczycka	16	III
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	Racibórz ul. Starowiejska	17	III
Racibórz, Starowiejska Mleczarnia	Racibórz ul. Starowiejska	14	III
Racibórz, Starowiejska Mieszko	Racibórz ul. Starowiejska	13	II
Racibórz, Starowiejska Mieszko	Racibórz ul. Starowiejska	10	II
Racibórz, Kolonia Pawłów	Racibórz, Kolonia Pawłów	02	III
Racibórz, Kolonia Pawłów	Racibórz, Kolonia Pawłów	03	II
Racibórz, Strzecha	Racibórz ul. Londzina	02	III
Racibórz, Mariańska/Michejdy	Racibórz ul. Mariańska	07	III
Racibórz, Gamowska Szpital	Racibórz ul. Gamowska	01	III
Racibórz, Londzina	Racibórz ul. Londzina	01	III
Racibórz, Londzina	Racibórz ul. Londzina	02	III
Racibórz, Studzienna Plac Zakopiański	Racibórz, Plac Zakopiański	05	II

Racibórz, Studzienna Plac Zakopiański	Racibórz, Plac Zakopiański	06	III
Racibórz, Studzienna Osiedle	Racibórz ul. Hulczyńska	04	II
Racibórz, Studzienna Osiedle	Racibórz ul. Hulczyńska	03	II
Racibórz, Sudół Makuszyńskiego	Racibórz ul. Hulczyńska	01	II
Racibórz, Sudół Makuszyńskiego	Racibórz ul. Hulczyńska	02	II
Racibórz, Opawska Mieszko	Racibórz ul. Opawska	01	II
Racibórz, Opawska Mieszko	Racibórz ul. Opawska	02	I
Racibórz, Opawska/Kolonialna	Racibórz ul. Opawska	05	II
Racibórz, Opawska/Kolonialna	Racibórz ul. Opawska	06	I
Racibórz, Opawska Myto	Racibórz ul. Opawska	01	III
Racibórz, Opawska Myto	Racibórz ul. Opawska	02	III
Racibórz, Mariańska Ocicka	Racibórz ul. Mariańska	05	III
Racibórz, Mariańska Ocicka	Racibórz ul. Mariańska	06	III
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Polna	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja	09	IV
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/ Ocicka	Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja	10	IV
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz ul. Ocicka	1	III
Racibórz, Ocicka Pszczyńska	Racibórz ul. Ocicka	12	III
Racibórz, Starowiejska Pętla	Racibórz ul. Starowiejska	11	IV
Racibórz, RAFAKO	Racibórz ul. Łąkowa	03	III
Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła	Racibórz ul. Wojska Polskiego	01	II
Racibórz, Wojska Polskiego Szkoła	Racibórz ul. Wojska Polskiego	02	III
Racibórz, Matejki Szkoła	Racibórz ul. Matejki	01	II
Racibórz, Matejki Szkoła	Racibórz ul. Matejki	02	III

Racibórz, Kościuszki /Staszica	Racibórz ul. Kościuszki	03	III
Racibórz, Kościuszki /Staszica	Racibórz ul. Kościuszki	04	II
Racibórz, Kościuszki/ Eichendroffa	Racibórz ul. Kościuszki	05	II
Racibórz, Kościuszki/ Eichendroffa	Racibórz ul. Kościuszki	06	III
Racibórz, Łąkowa	Racibórz ul. Łąkowa	07	II
Racibórz, Łąkowa	Racibórz ul. Łąkowa	08	II
Racibórz, Karola Miarki	Racibórz ul. Karola Miarki	01	II
Racibórz, Łąkowa ZUS	Racibórz ul. Łąkowa	01	II
Racibórz, Łąkowa ZUS	Racibórz ul. Łąkowa	02	II

Tabela nr 14 Przystanki autobusowe w gminie Racibórz

Opracowanie własne

Gmina Kornowac:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
KOBYLA	Kobyła ul. Główna obok szkoły	32	III
KOBYLA	Kobyła ul. Główna skrzyżowanie z Rzeczną	31	III
KOBYLA, RUMPEL	Kobyła ul. Główna na wysokości posesji nr 13	34	II
KOBYLA ŻEBROKI	Kobyła ul. Główna rejon ul. Spacerowej	30	II
KOBYLA ŻEBROKI	Kobyła ul. Główna rejon ul. Spacerowej	29	II
KORNOWAC WOJSKA POLSKIEGO	Kornowac ul. Wojska Polskiego rejon byłej jednostki wojskowej	16	II
KORNOWAC WOJSKA POLSKIEGO	Kornowac ul. Wojska Polskiego rejon byłej jednostki wojskowej	15	II
KORNOWAC	Kornowac ul. Raciborska na wysokości poczty	14	III
KORNOWAC	Kornowac ul. Raciborska na wysokości poczty	13	III
KORNOWAC, SKRZYŻOWANIE	Kornowac ul. Raciborska skrzyżowanie z ulicą Pamiątki	12	III
KORNOWAC, SKRZYŻOWANIE	Kornowac ul. Raciborska skrzyżowanie z ulicą Pamiątki	11	III

RZUCHÓW, ŁĘGÓW	Rzuchów ul.Rybnicka na wysokości posesji 22	16	III
RZUCHÓW, ŁĘGÓW	Rzuchów ul.Rybnicka na wysokości posesji 33	15	II
ŁĘGÓW, WIEŚ	Rzuchów ul.Łęgów na wysokości posesji 24	62	II
ŁAŃCE	łańce ul. Wolności rejon ul. Słonecznej	38	II
KORNOWAC, ŁAŃCE SKRZYŻOWANIE	Kornowac ul. Stawowa rejon skrzyżowania z ul. Raciborską	36	II
ŁAŃCE, PSTRAŻNA SKRZYŻOWANIE	łańce ul. Wolności rejon ul. Długiej	36	II
ŁAŃCE GRZYBOWA	łańce ul. Wolności rejon ul. Grzybowej	40	II
ŁAŃCE GRZYBOWA	łańce ul. Wolności rejon ul. Grzybowej	39	II
POGRZEBIEŃ POTOKI	Pogrzebień ul. Potoki rejon ul. Wiejskiej	64	II
POGRZEBIEŃ POTOKI	Pogrzebień ul. Potoki rejon ul. Wiejskiej	61	II
POGRZEBIEŃ, BRZESKA KOŚCIÓŁ	Pogrzebień ul.Brzeska rejon kościoła	43	III
POGRZEBIEŃ, BRZESKA PĘTLA	Pogrzebień ul.Brzeska rejon skrzyżowania z ul. Jodłową	45	III
POGRZEBIEŃ, SZKOŁA	Pogrzebień ul. Pamiątki rejon szkoły	42	II
POGRZEBIEŃ, SZKOŁA	Pogrzebień ul. Pamiątki rejon szkoły	41	III
RZUCHÓW, ŁAPACZ	Rzuchów ul.Rybnicka łapacz	18	II
RZUCHÓW, ŁAPACZ	Rzuchów ul.Rybnicka łapacz	17	III
RZUCHÓW I	Rzuchów ul.Rybnicka rejon skrzyżowania z ul. Dębową	22	II
RZUCHÓW I	Rzuchów ul.Rybnicka rejon skrzyżowania z ul. Dębową	21	II
RZUCHÓW DOM DZIECKA	Rzuchów ul.Rybnicka rejon byłego Domu Dziecka	20	III
RZUCHÓW DOM DZIECKA	Rzuchów ul.Rybnicka rejon byłego Domu Dziecka	19	II
RZUCHÓW SZKOŁA	Rzuchów ul.Karola Miarki rejon szkoły	24	II
PSTRAŻNA, SKRZYŻOWANIE II	Rzuchów ul. Pstrązka obok posesji 5	71	II
POGRZEBIEŃ, KONOTKI	Pogrzebień ul. Lubomska obok posesji 79	53	II

POGRZEBIEŃ, N/Ż	Pogrzebień ul. Lubomska obok posesji 45	51	II
-----------------	---	----	----

Tabela nr 15 Przystanki autobusowe w gminie Kornowac

Opracowanie własne

Gmina Krzyżanowice:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
BIEŃKOWICE, RACIBORSKA KOŚCIÓŁ	Bieńkowice ul. Raciborska	43	III
BIEŃKOWICE, RACIBORSKA KOŚCIÓŁ	Bieńkowice ul. Raciborska	44	IV
BIEŃKOWICE, RACIBORSKA SZKOŁA	Bieńkowice ul. Raciborska	45	III
BIEŃKOWICE, RACIBORSKA SZKOŁA	Bieńkowice ul. Raciborska	46	III
BIEŃKOWICE, SZKOLNA	Bieńkowice ul. Szkolna	55	II
BOLESŁAW	Bolesław ul. Główna	54	III
CHAŁUPKI, DŁUGA	Chwałupki ul. Długa	07	III
CHAŁUPKI, DŁUGA	Chwałupki ul. Długa	08	III
CHAŁUPKI, BOGUMIŃSKA	Chwałupki ul. Bogumińska	47	IV
CHAŁUPKI, SZKOŁA	Chwałupki ul. Szkolna	48	II
CHAŁUPKI, DŁUGA POMNIK	Chwałupki ul. Długa	05	II
CHAŁUPKI, DŁUGA POMNIK	Chwałupki ul. Długa	06	II
CHAŁUPKI, RACIBORSKA RONDO	Chwałupki, ul. Raciborska	01	II
CHAŁUPKI, RACIBORSKA RONDO	Chwałupki, ul. Raciborska	02	II
KRZYŻANOWICE, SZKOŁA	Krzyżanowice ul. Łąkowa	51	II
KRZYŻANOWICE, ŁAPACZ	Krzyżanowice ul. Kolejowa	25	III
KRZYŻANOWICE, ŁAPACZ	Krzyżanowice ul. Kolejowa	26	III
KRZYŻANOWICE, WYZWOLENIA OŚRODEK	Krzyżanowice ul. Wyzwolenia	21	III
KRZYŻANOWICE, WYZWOLENIA OŚRODEK	Krzyżanowice ul. Wyzwolenia	22	II

KRZYŻANOWICE, TWORKOWSKA STACJA PALIW	Krzyżanowice ul. Tworkowska	23	III
KRZYŻANOWICE, TWORKOWSKA STACJA PALIW	Krzyżanowice ul. Tworkowska	24	II
KRZYŻANOWICE, GŁÓWNA URZĄD GMINY	Krzyżanowice ul. Główna	27	II
KRZYŻANOWICE, GŁÓWNA URZĄD GMINY	Krzyżanowice ul. Główna	28	II
NOWA WIOSKA, SKRZYŻOWANIE	Nowa Wioska ul. Główna	29	I
NOWA WIOSKA, SKRZYŻOWANIE	Nowa Wioska ul. Główna	30	I
NOWA WIOSKA, SKLEP GS	Nowa Wioska ul. Główna	52	II
OWSISZCZE, WYDALE	Owsiszczce ul. Wydale	31	I
OWSISZCZE, WYDALE	Owsiszczce ul. Wydale	32	I
OWSISZCZE, WYDALE	Owsiszczce ul. Wydale	33	I
OWSISZCZE, WYDALE	Owsiszczce ul. Wydale	34	I
RUDYSZWAŁD, ZABEŁKOWSKA NOWY DWÓR	Rudyszwałd ul. Zabełkowska	15	II
RUDYSZWAŁD, ZABEŁKOWSKA NOWY DWÓR	Rudyszwałd ul. Zabełkowska	16	II
OWSISZCZE, OPAWSKA	Owsiszczce ul. Opawska	53	IV
ROSKÓW, RACIBORSKA	Roszków ul. Raciborska	17	II
ROSKÓW, RACIBORSKA	Roszków ul. Raciborska	18	II
ROSKÓW, KOLEJOWA	Roszków ul. Kolejowa	19	II
ROSKÓW, KOLEJOWA	Roszków ul. Kolejowa	20	II
RUDYSZWAŁD, GŁÓWNA KOŚCIÓŁ	Rudyszwałd ul. Główna	11	II
RUDYSZWAŁD, GŁÓWNA KOŚCIÓŁ	Rudyszwałd ul. Główna	12	II
RUDYSZWAŁD, GŁÓWNA	Rudyszwałd ul. Główna	13	II
RUDYSZWAŁD, GŁÓWNA	Rudyszwałd ul. Główna	14	II
RUDYSZWAŁD, RAKOWIECKA	Rudyszwałd ul. Rakowiecka	09	I

RUDYSZWAŁD, RAKOWIECKA	Rudyszwałd ul. Rakowiecka	10	I
TWORKÓW, GŁÓWNA RYNEK	Tworków ul. Główna	37	III
TWORKÓW, GŁÓWNA RYNEK	Tworków ul. Główna	38	IV
TWORKÓW, RACIBORSKA SKRZYŻOWANIE	Tworków ul. Raciborska	39	II
TWORKÓW, RACIBORSKA SKRZYŻOWANIE	Tworków ul. Raciborska	40	II
TWORKÓW, GŁÓWNA HANOWIEC	Tworków ul. Główna	35	II
TWORKÓW, GŁÓWNA HANOWIEC	Tworków ul. Główna	36	III
TWORKÓW, BOLESŁAWSKA	Tworków ul. Bolesławska	41	II
TWORKÓW, BOLESŁAWSKA	Tworków ul. Bolesławska	42	III
CHAŁUPKI, RACIBORSKA	Chałupki, ul. Raciborska	03	III
CHAŁUPKI, RACIBORSKA	Chałupki, ul. Raciborska	04	III
RUDYSZWAŁD, WIEJSKA	Rudyszwałd ul. Wiejska	50	II
ZABEŁKÓW, SZKOŁA	Zabełków ul. Rymera	49	II

Tabela nr 16 Przystanki autobusowe w gminie Krzyżanowice

Opracowanie własne

Gmina Krzanowice:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
BOJANÓW, BORUCKA	Bojanów ul. Borucka przy OSP	14	III
BOJANÓW, RACIBORSKA	Bojanów ul. Raciborska przy kościele	12	III
BORUCIN, KOPERNIKA	Borucin ul. Kopernika rejon posesji 17	22	II
BORUCIN, KRZANOWICKA	Borucin ul. Krzanowicka rejon posesji 10	24	III
KRZANOWICE, RYNEK	Krzanowice rynek	36	III
KRZANOWICE, KOLEJOWA	Krzanowice ul. Kolejowa obok ośrodka zdrowia	34	II

KRZANOWICE, AKACJOWA	Krzanowice ul. Akacyjowa boisko przy szkole	32	IV
KRZANOWICE, ZAWADZKIEGO	Krzanowice ul. Zawadzkiego obok posesji 41	38	II
PIETRASZYN, TRULLEYA	Pietraszyn ul. Trulleya obok sklepu	42	III
WOJNOWICE, ROSTKA	Wojnowice ul. Rostka obok posesji 26	54	II
WOJNOWICE, ROSTKA	Wojnowice ul. Rostka obok sklepu	55	II
WOJNOWICE, SZPITALNA	Wojnowice ul. Szpitalna obok posesji 2	52	III
WOJNOWICE, ŁĄKOWA	Wojnowice ul. Łąkowa obok sklepu	56	III

Tabela nr 17 Przystanki autobusowe w gminie Krzanowice

Opracowanie własne

Gmina Pietrowice Wielkie:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
AMANDÓW, WIEJSKA	Amandów ul. Wiejska		II
CYPRZANÓW, JANOWSKA	Cyprzanów ul. Janowska		II
CYPRZANÓW, JANOWSKA SKLEP	Cyprzanów ul. Janowska		II
CYPRZANÓW, DOLNA	Cyprzanów ul. Janowska skrzyżowanie z Dolną		I
CYPRZANÓW, SZKOLNA	Cyprzanów ul. Janowska skrzyżowanie ze Szkolną		I
GRÓDCZANKI, WIEJSKA	Gródczanki ul. Wiejska		II
RACIBÓRZ, KOLONIA PAWŁÓW	Kolonia Pawłów		III
KORNICE, RACIBORSKA 8	Kornice ul. Raciborska		II
KORNICE, SPÓŁDZIELCZA	Kornice ul. Spółdzielcza		II
KROWIARKI, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH	Krowiarki ul. Powstańców Śląskich		II
KROWIARKI, SZKOLNA	Krowiarki ul. Szkolna		I
KROWIARKI, WYZWOLENIA OSP	Krowiarki ul. Wyzwolenia		II

KROWIARKI, WYZWOLENIA OŚRODEK ZDROWIA	Krowiarki ul. Wyzwolenia		II
LEKARTÓW, RACIBORSKA SKLEP	Lekartów ul. Raciborska		III
LEKARTÓW, SKRZYŻOWANIE	Lekartów ul. Raciborska		I
MAKÓW, RACIBORSKA SKLEP	Maków ul. Raciborska		III
MAKÓW, RACIBORSKA KOŚCIÓŁ	Maków ul. Raciborska		III
MAKÓW, RACIBORSKA OSP	Maków ul. Raciborska		I
MAKÓW, RACIBORSKA / STASZICA	Maków ul. Raciborska		III
PAWŁÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH KOŚCIÓŁ	Pawłów ul. Powstańców Śląskich		III
PAWŁÓW, POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH	Pawłów ul. Powstańców Śląskich		III
PAWŁÓW, GAMOWSKA	Pawłów ul. Gamowska		I
PAWŁÓW, PIETROWICKA SZKOŁA	Pawłów ul. Pietrowicka		III
PIETROWICE WIELKIE, KRAWIECKA	Pietrowice Wielkie ul. Krawiecka		II
PIETROWICE WIELKIE, 1 MAJA 80	Pietrowice Wielkie ul. 1 Maja		III
PIETROWICE WIELKIE, 1 MAJA 5/8	Pietrowice Wielkie ul. 1 Maja		III
PIETROWICE WIELKIE, KONOPNICKIEJ	Pietrowice Wielkie ul. Konopnickiej		II
SAMBOROWICE, OPAWSKA DOM KULTURY	Samborowice ul. Opawska		III
SAMBOROWICE, DŁUGA SZKOŁA	Samborowice ul. Długa		III
SAMBOROWICE, OPAWSKA CHEMPEST	Samborowice ul. Opawska		I
ŻERDZINY, OCICKA	Żerdziny ul. Ocicka		I
ŻERDZINY, WIDOKOWA 1	Żerdziny ul. Widokowa		II
ŻERDZINY, WIDOKOWA 35	Żerdziny ul. Widokowa		I
ŻERDZINY, PAWŁOWSKA	Żerdziny ul. Pawłowska		I

Tabela nr 18 Przystanki autobusowe w gminie Pietrowice Wielkie

Opracowanie własne

Gmina Rudnik:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożenia)
BRZEŹNICA, KOZIELSKA	Brzeźnica ul. Kozielska rejon szkoły	04	II
BRZEŹNICA, OSIEDLE	Brzeźnica ul. Brzozówka	02	I
BRZEŹNICA, KOZIELSKA	Brzeźnica ul. Kozielska rejon piekarni	06	II
CZERWIĘCICE, ŚWIETLICA	Czerwięcice ul. Główna	06	III
CZERWIĘCICE, DK 45	Czerwięcice przy DK 45	02	II
CZERWIĘCICE, BRZOSÓWKA	Czerwięcice ul. Brzozówka	04	I
DOLĘDZIN, DK 45	Dolędzin przy DK 45	02	I
GAMÓW, OSP	Gamów ul. Długa	04	II
GAMÓW, MŁYN	Gamów ul. Długa	02	II
GRZEGORZOWICE, SZKOŁA	Grzegorzowice ul. Powstańców Śląskich rejon szkoły	04	II
GRZEGORZOWICE, MŁYŃSKA	Grzegorzowice ul. Młyńska skrzyżowanie z Powstańców Śl.	02	III
GRZEGORZOWICE, SKLEP	Grzegorzowice ul. Powstańców Śląskich skrzyż. z ul. Odrzańską	06	II
JASTRZĘBIE, RACIBORSKA	Jastrzebie ul. Raciborska	04	II
JASTRZĘBIE, ZAMEK	Jastrzebie ul. Raciborska	02	II
LASAKI, NADODRZAŃSKA	Lasaki ul. Naodrzańska	02	II
LIGOTA KSIĄŻĘCA, SPORTOWA	Ligota Książęca ul, Sportowa	02	II
ŁUBOWICE, KOŚCIÓŁ	Łubowice ul. J.v. Eichendorffa	02	III
MODZURÓW, STRZYBNEGO	Modzurów ul. Strzybnego rejon sklepu	02	II
PONIĘCICE, KAPLICA	Ponięcice ul. Łąkowa skrzyżowanie z ul. Wiejską	04	II
PONIĘCICE, RSP	Ponięcice ul. Łąkowa	02	II
RUDNIK, MICKIEWICZA	Rudnik ul. Mickiewicza	02	III

RUDNIK, KOŚCIÓŁ	Rudnik ul. Sylwestra przy kościele	06	II
RUDNIK, SYLWESTRA	Rudnik ul. Sylwestra przy PGR	08	II
RUDNIK, SZKOŁA	Rudnik ul. Słoneczna przy szkole	04	III
SŁAWIKÓW, SŁOWACKIEGO	Sławików ul. Słowackiego	02	II
SŁAWIKÓW, WDK	Sławików ul. Parkowa przy sklepie	04	II
SŁAWIKÓW, SKRZYŻOWANIE LASAKI	Sławików ul. Nadodrzańska	08	I
SŁAWIKÓW, PARKOWA	Sławików ul. Parkowa	06	I
STRZYBNIK, STRZYBNICZEK	Strzybnik skrzyżowanie z drogą do Gamowa	06	II
STRZYBNIK, DŁUGA	Strzybnik ul. Długa przy kaplicy	02	I
STRZYBNIK, SADY	Strzybnik ul. Długa	04	I
SZONOWICE, KAPLICZKA	Szonowice ul. Słowackiego	01	III
SZONOWICE, KAPLICZKA	Szonowice ul. Słowackiego	02	III

Tabela nr 19 Przystanki autobusowe w gminie Rudnik

Opracowanie własne

Gmina Nędza:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
BABICE, RUDZKA	Babice ul. Rudzka		II
BABICE, RUDZKA	Babice ul. Rudzka		III
BABICE, RUDZKA	Babice ul. Rudzka		I
BABICE, WIEJSKA KOŚCIÓŁ	Babice ul. Wiejska		III
BABICE WIEJSKA RUDZKA	Babice ul. Wiejska		III
CIECHOWICE, PROM	Ciechowice ul. Kuźnicka		II
CIECHOWICE, RSP	Ciechowice ul. Raciborska		II

CIECHOWICE, RSP	Ciechowice ul. Powstańców Śląskich		II
GÓRKI ŚLĄSKIE, NOWA KOŚCIÓŁ	Górki Śląskie ul. Nowa		III
GÓRKI ŚL, ASTRÓW	Górki Śląskie ul. Ofiar Oświęcimskich		II
ŁĘG CMENTARZ	Łęg ul. Raciborska		II
ŁĘG CMENTARZ	Łęg ul. Raciborska		III
NĘDZA BUD. WĄSKOTORÓWKI	Nędza ul. Gliwicka		II
NĘDZA BUD. WĄSKOTORÓWKI	Nędza ul. Gliwicka		II
NĘDZA, KOŚCIÓŁ	Nędza ul. Jana Pawła II		III
NĘDZA, OSIEDLE	Nędza ul. Jana Pawła II		II
NĘDZA, OSIEDLE	Nędza ul. Jana Pawła II		II
NĘDZA, ROSZARNIA	Nędza ul. Gliwicka		I
NĘDZA, ROSZARNIA	Nędza ul. Jana Pawła II		II
NĘDZA, ROSZARNIA	Nędza ul. Jana Pawła II		I
NĘDZA, SZKOŁA	Nędza ul. Leśna		IV
NĘDZA, TRAWNIKI	Nędza ul. 1 Maja		II
NĘDZA, TRAWNIKI	Nędza ul. 1 Maja		II
NĘDZA, ROGOL	Nędza ul. Jana Pawła II		II
NĘDZA, STARA SZKOŁA	Nędza ul. Jana III Sobieskiego		III
NĘDZA, STARA SZKOŁA	Nędza ul. Jana III Sobieskiego		II
SZYMOCICE WIEŚ	Szymocice ul. Gliwicka		III
SZYMOCICE WIEŚ	Szymocice ul. Gliwicka		II
NĘDZA, BASEN	Nędza ul. Gliwicka		II
ZAWADA KSIĄŻĘCA, PAWILONY	Zawada Książęca ul. Raciborska		II

ZAWADA KSIĄŻĘCA, PAWILONY	Zawada Książęca ul. Raciborska		II
ZAWADA KSIĄŻĘCA, SZKOŁA	Zawada Książęca ul. Raciborska		II
ZAWADA KSIĄŻĘCA, SZKOŁA	Zawada Książęca ul. Raciborska		II

Tabela nr 20 Przystanki autobusowe w gminie Nędza

Opracowanie własne

Gmina Kuźnia Raciborska:

Nazwa przystanku	Lokalizacja	Nr przystanku	Dostęp dla niepełnosprawnych (kategoria zagrożeń)
RUDY, BIAŁY DWÓR	Rudy, Biały Dwór		II
RUDY, PAPROĆ	Rudy, Paproć		III
BUDZISKA, SZKOLNA SKLEP	Budziska ul. Szkolna		I
JANKOWICE, RACIBORSKA	Jankowice ul. Raciborska		II
JANKOWICE, RACIBORSKA	Jankowice ul. Raciborska obok kaplicy		III
RUDY, KOLONIA RENEROWSKA	Rudy, Kolonia Renerowska		II
KUŹNIA RACIBORSKA, ARKI BOŻKA	Kuźnia Raciborska ul. Arki Bożka		III
KUŹNIA RACIBORSKA, KOLEJOWA	Kuźnia Raciborska ul. Kolejowa		III
KUŹNIA RACIBORSKA, KOŚCIELNA KOŚCIÓŁ	Kuźnia Raciborska ul. Kościelna		III
KUŹNIA RACIBORSKA, STASZICA	Kuźnia Raciborska ul. Staszica		II
KUŹNIA RACIBORSKA, KOZIELSKA	Kuźnia Raciborska ul. Kozielska		II
KUŹNIA RACIBORSKA, TOPOŁOWA	Kuźnia Raciborska ul. Topolowa		II
KUŹNIA RACIBORSKA, LEWANDOWSKIEGO SZKOŁA	Kuźnia Raciborska ul. Lewandowskiego		III
KUŹNIA RACIBORSKA, LEWANDOWSKIEGO	Kuźnia Raciborska ul. Lewandowskiego		III
KUŹNIA RACIBORSKA, RUDZKA	Kuźnia Raciborska ul. Rudzka		III
RUDY, PRZERYCIE	Rudy, Przerycie		II

RUDA KOZIELSKA, RACIBORSKA	Ruda Kozielska ul. Raciborska		III
RUDA KOZIELSKA, RACIBORSKA LAS	Ruda Kozielska ul. Raciborska		II
RUDA KOZIELSKA, RACIBORSKA SKLEP	Ruda Kozielska ul. Raciborska		III
RUDA, RUDZKA / LEŚNA	Ruda ul. Rudzka skrzyżowanie z Leśną		II
RUDA, RUDZKA	Ruda ul. Rudzka		II
RUDY, KOZIELSKA	Rudy ul. Kozielska		III
RUDY, ROGERA / RYBNICKA	Rudy ul. Rogera skrzyżowanie z Rybnicką		II
SIEDLISKA, GLIWICKA	Siedliska ul. Gliwicka		III
TURZE, RACIBORSKA DOM KULTURY	Turze ul. Raciborska		II
TURZE, RUDZKA	Turze ul. Rudzka		II
TURZE, RACIBORSKA / KOŚCIUSZKI	Turze ul. Raciborska		III
TURZE, RACIBORSKA SKRZYŻOWANIE	Turze ul. Raciborska		I

Tabela nr 21 Przystanki autobusowe w gminie Kuźnia Raciborska

Opracowanie własne

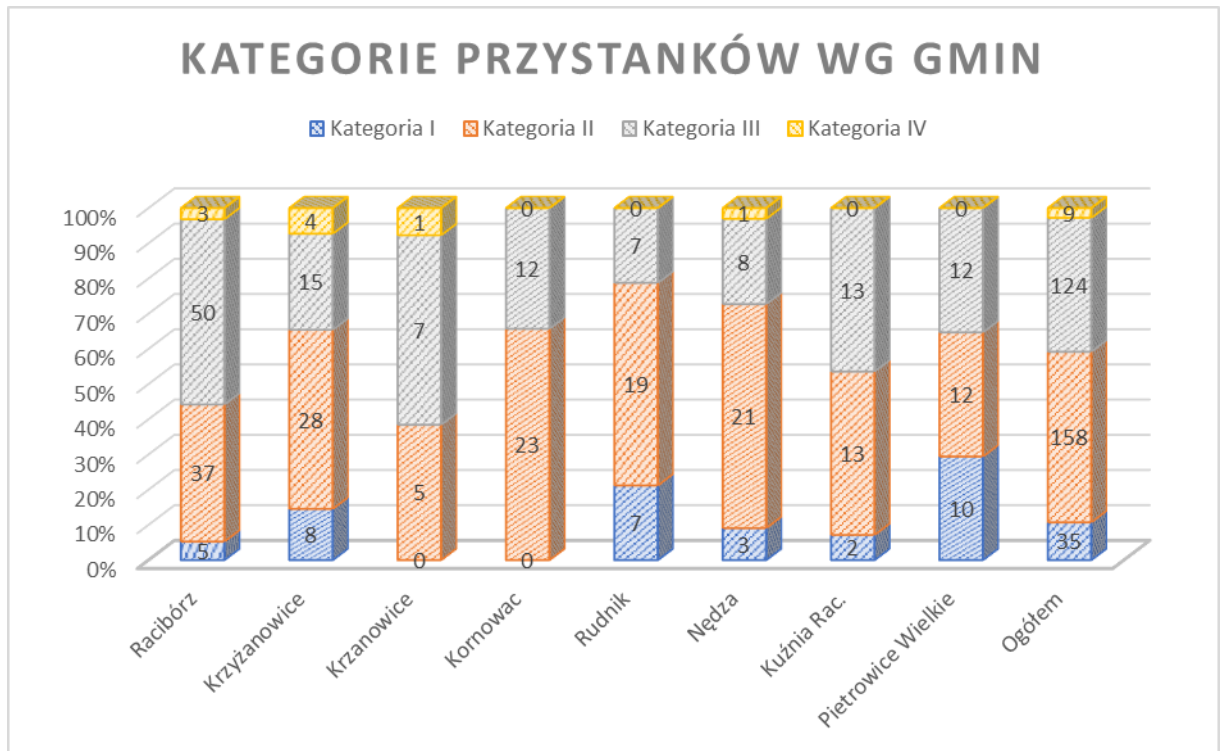
Liczba przystanków z podziałem na poszczególne kategorie zagrożeń dla osób niepełnosprawnych przedstawia się następująco:

Gmina	Racibórz		Krzyżanowice		Krzanowice		Kornowac		Rudnik		Nędza		Kuźnia Rac.		Pietrowice Wielkie		Razem
Kategoria I	5	5%	8	15%	0	0%	0	0%	7	21%	3	9%	2	7%	10	30%	35 11%
Kategoria II	37	39%	28	51%	5	38%	23	66%	19	58%	21	64%	13	46,5%	12	35%	158 48%
Kategoria III	50	53%	15	27%	7	54%	12	34%	7	21%	8	24%	13	46,5%	12	35%	124 38%
Kategoria IV	3	3%	4	7%	1	8%	0	0%	0	0%	1	3%	0	0%	0	0%	9 3%
Razem	95	100%	55	100%	13	100%	35	100%	33	100%	33	100%	28	100%	34	100%	326 100%

Tabela nr 22 Kategorie przystanków autobusowych w powiecie raciborskim

Opracowanie własne

oraz na wykresie:



Rys. nr 8 Kategorie przystanków autobusowych w powiecie raciborskim

Opracowanie własne

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 powiatu raciborskiego stosunkowo duża liczba przystanków mieści się w kategoriach stwarzających 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. Priorytetem w tych gminach winna być jak najszybsza poprawa infrastruktury (lub nawet stworzenie jej na nowo). 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. Niemniej jednak dzięki planowanym zakupom nowych autobusów sytuacja ta w niedługim czasie ulegnie zmianie, zatem dostosowanie infrastruktury przystankowej staje się zadaniem priorytetowym.

Analizując dostępność infrastruktury związanej z komunikacją publiczną do potrzeb osób niepełnosprawnych niewielu z nas zdaje sobie sprawę z rozmiarów problemu. Ostatnie pełne dane dotyczące liczby osób niepełnosprawnych w Polsce pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego 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. Potwierdzeniem tego faktu jest znaczny wzrost wydawanych orzeczeń o niepełnosprawności na terenie powiatu raciborskiego wydawanych przez raciborski PZON.

Najczęstszą przyczynę niepełnosprawności stanowią schorzenia układu krążenia, narządów ruchu oraz schorzenia neurologiczne. Relatywnie niższy udział procentowy osób z uszkodzeniami narządu wzroku i słuchu, z chorobą psychiczną i upośledzeniem umysłowym w zbiorowości osób niepełnosprawnych dotyczy jednak tysiący osób o obniżonej sprawności w codziennym funkcjonowaniu, a zatem i wymagających szczególnego podejścia w edukacji, na rynku pracy i w życiu codziennym.

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 uszkodzania 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 w większości przypadków niewystarczający.

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 generatorach ruchu są szkoły na poziomie szczebla ponadpodstawowego, gdyż tu występuje największe zapotrzebowanie transportowe.

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

Placówki oświatowe	
Nazwa szkoły	Adres
Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1 im. Jana Kasprowicza w Raciborzu	ul. Kasprowicza 11 47-400 Racibórz
II Liceum Ogólnokształcące im. A. Mickiewicza w Raciborzu	ul. Wyszyńskiego 3 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Ekonomicznych w Raciborzu	ul. Gimnazjalna 3 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Specjalnych	ul. Królewska 19 47-400 Racibórz
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Raciborzu	ul. Wileńska 6 47-400 Racibórz
Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 2 w Raciborzu	ul. Zamkowa 1 47-400 Racibórz
Zespół Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego im. J. Kusocińskiego w Raciborzu	ul. Kozielska 47-400 Racibórz
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy w Rudach	ul. Szkolna 2 47-430 Rudy
Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Raciborzu	ul. Klasztorna 9 47-400 Racibórz
Młodzieżowy Dom Kultury w Raciborzu	ul. Stalmacha 12 47-400 Racibórz

Biorąc pod uwagę dane eksploatacyjne dotyczące komunikacji powiatowej zestawienie należy stwierdzić, że największe potrzeby transportowe w zakresie dojazdów do szkół w obszarze objętym niniejszym planem występują w gminach: Kuźnia Raciborska, Krzyżanowice i Pietrowice Wielkie. Są to gminy, gdzie zainteresowanie korzystaniem z komunikacji publicznej przy dojazdach do szkół przekracza 300 osób. Jest to niezwykle istotny czynnik, który musi mieć decydujący wpływ na przebieg powiatowych linii użyteczności publicznej oraz częstotliwość kursowania autobusów. Najmniejsza ilość uczniów korzystających z komunikacji przy dojazdach do szkół odnotowuje się w gminach: Krzanowice i Kornowac (około 200 osób). Analizując także strukturę wiekową ludności należy stwierdzić, że grupa uczniów korzystających z komunikacji powiatowej w dojazdach do szkół podstawowych i ponadpodstawowych kształtować się będzie na poziomie około 2700-2900 osób dziennie, z tego około 10-15% to osoby z poza powiatu. Na terenie powiatu raciborskiego są także miejscowości, z których uczniowie nie dojeżdżają do szkół w Raciborzu wybierając szkoły w miastach innych powiatów (np. mieszkańcy Rud, czy Chałupek). 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 ponadpodstawowej. 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.

Pomimo, że uczniowie szkół podstawowych, 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 1300-1400 osób). 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, jedynie 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 pobliże 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.

Szpitala, przychodnie specjalistyczne – obecnie obiekty takie zlokalizowane są w Raciborzu (ul. Gamowska, ul. Mariańska, ul. Bielska, itp.). 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 niezbędnych jest zapewnienie do nich dojazdu. Należy pamiętać, że z ich usług korzystają przeważnie ludzie starsi i niepełnosprawni, którzy nie dysponują własnym samochodem. Warto po raz kolejny podkreślić, iż istotne jest dostosowanie taboru do potrzeb tej grupy pasażerów, zapewnienie właściwej infrastruktury przystankowej oraz odpowiednio ułożonych rozkładów jazdy. Uzupełnić należy, iż w obszarach analizowanych gmin działają także przychodnie lekarzy rodzinnych (POZ), które także są ważnymi generatorami ruchu. Przy tworzeniu sieci komunikacyjnej należy uwzględnić lokalizację przystanków oraz prowadzenie komunikacji możliwie najbliższej 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 (H2O- stadion- lodowisko)	47-400 Racibórz ul. Zamkowa 4	całoroczny
Hala Widowiskowo-Sportowa „Arena RAFAKO”	47-400 Racibórz ul. Łąkowa 31	całoroczny
Pływalnia ZSOMS	47-400 Racibórz ul. Kozielska 19	całoroczny
Pływalnia PWSZ (dla zorganizowanych grup)	47-400 Racibórz ul. Słowackiego 55	całoroczny
Ośrodek Sportu i Rekreacji Basen „Obora”	47-400 Racibórz ul. Markowicza 1	sezon letni
Ośrodek Wypoczynkowy i basen „Aqua-Brax”	47-440 Nędza ul. Gliwicka 37	sezon letni
Ośrodek Rekreacji i Wypoczynku „Leśna Polna”	47-440 Nędza ul. Gliwicka	sezon letni
Ośrodek Wodno-Rekreacyjny „Wodnik”	47-420 Kuźnia Raciborska ul. Brzozowa	sezon letni

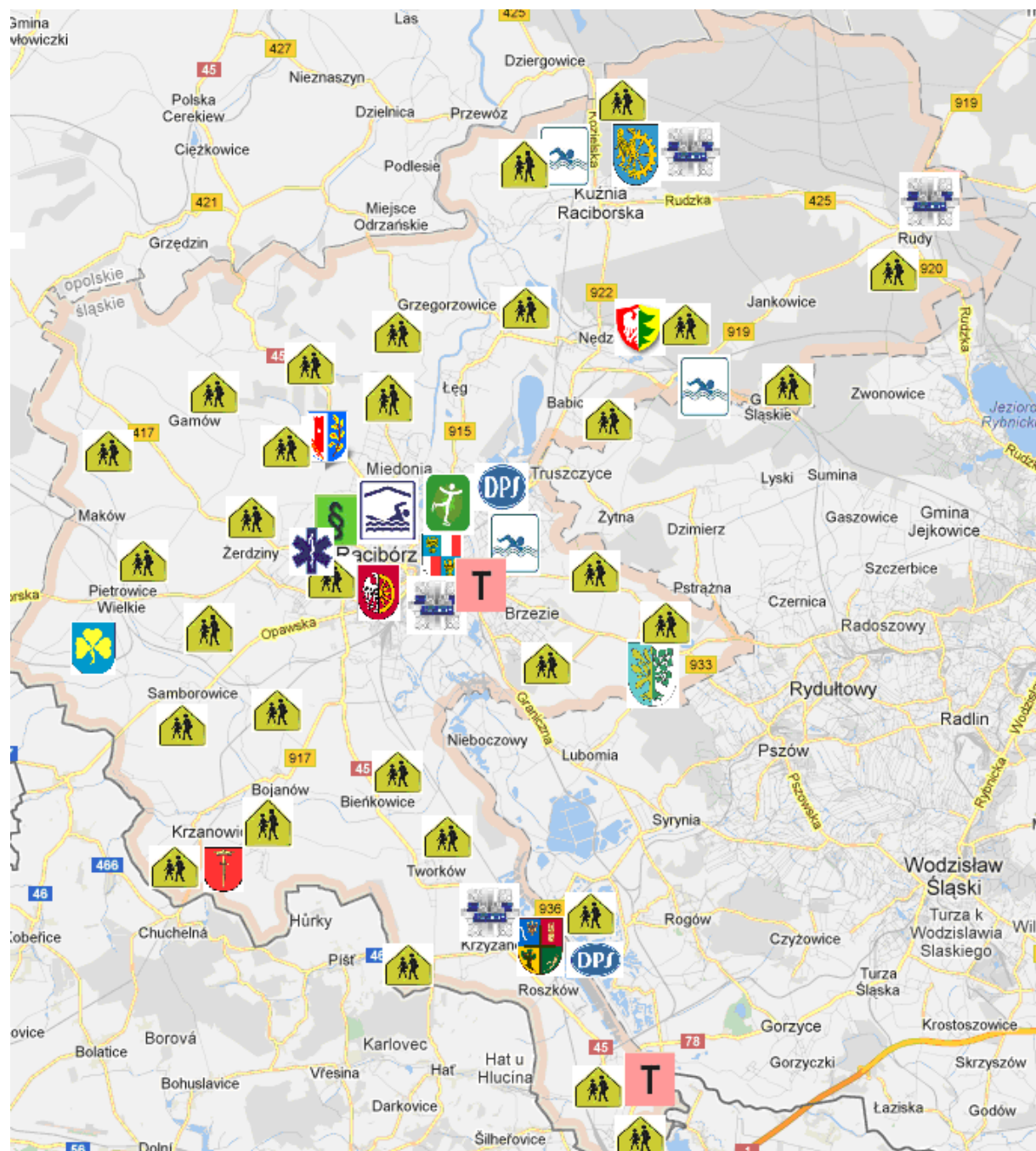
Oczywiście ruch generowany przez te obiekty nie jest znaczny. Wynika to głównie z faktu, iż z ich oferty korzysta się zazwyczaj w godzinach wieczornych, kiedy częstotliwość prowadzonej komunikacji jest mniejsza lub w weekendy, kiedy komunikacja prowadzona jest w ograniczonym zakresie. Powoduje to, że 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 uwzględniono także targowisko w Zabełkowie (dni targowe: wtorki, czwartki i soboty). Ze względu na usytuowanie w pobliżu 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 zakładaną systematyczną poprawę atrakcyjności połączeń kolejowych obejmujących Racibórz. W związku z powyższym tworzenie węzła przesiadkowego pociąg – autobus jest obecnie jak najbardziej uzasadnione. 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.



Rys. nr 8 Rozmieszczenie generatorów ruchu w powiecie raciborskim

Opracowanie własne

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

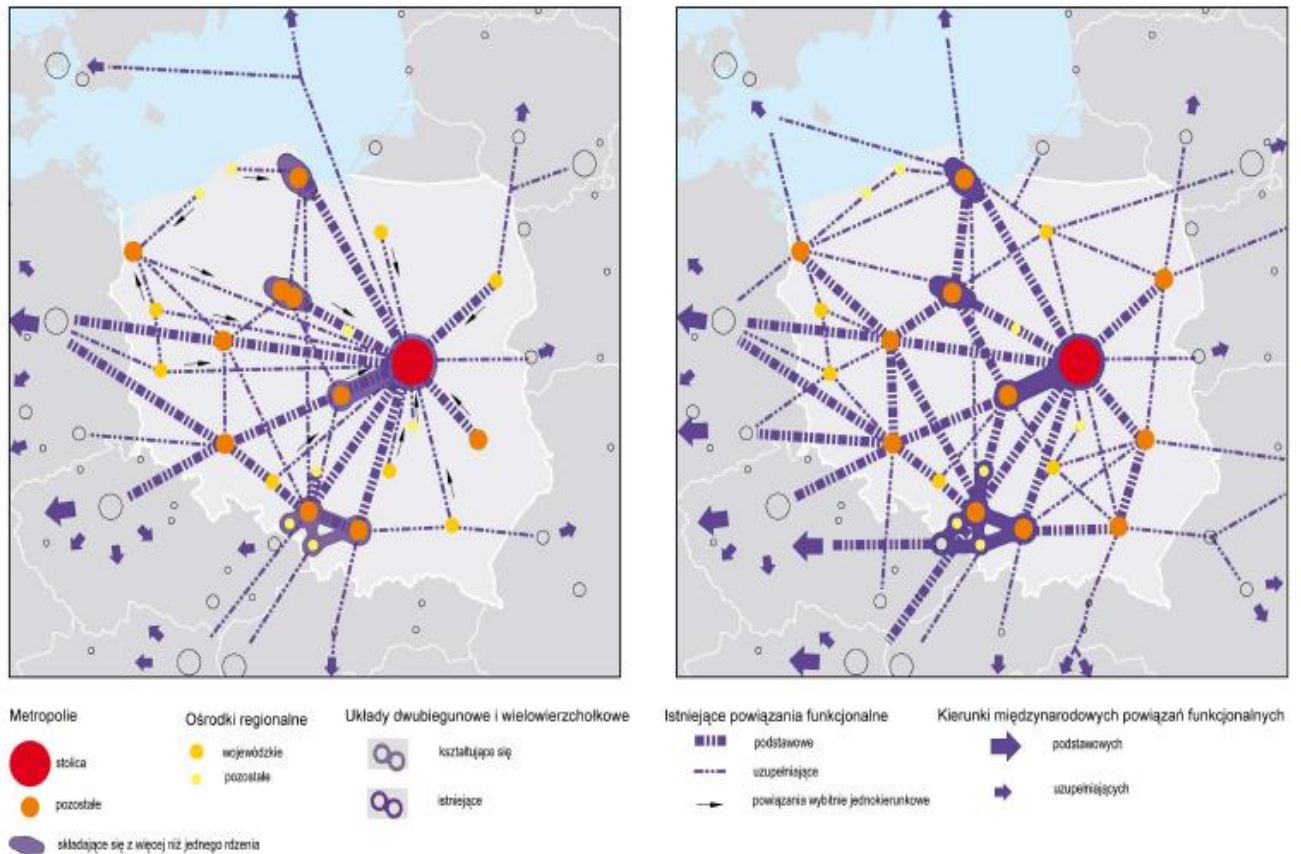
5. Stan zagospodarowania przestrzennego

5.1. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

Na podstawie odpracowanych planów strategicznych dotyczących polityki przestrzennego zagospodarowania kraju rozwój systemu transportowego 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 zapewnienia spójności Polski duże znacznie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących główne ośrodki miejskie położone na obszarach peryferyjnych z głównymi węzłami metropolii sieciowej. Przy czym metropolia sieciowa to sieć dobrze powiązanych i współpracujących ze sobą miast. Współpraca ta stanowi warunek dla dynamizowania rozwoju kraju, umożliwia pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w różnych częściach kraju, sprzyja również osiągnięciu spójności terytorialnej i stanowi przeciwwagę dla szybko rosnącej dominacji stolicy kraju. Wysoką rangę zachowają też inwestycje lądowe i wodne, służące poprawie dostępności polskiej przestrzeni w wymiarze europejskim. Priorytetem przestaną być przedsięwzięcia służące wyłącznie tranzytowi, zwłaszcza drogowemu. W wypadku ośrodków położonych peryferyjnie ich połączenia z siecią największych ośrodków krajowych uzyskają wyższą rangę, niż trasy łączące je między sobą. Dla wspomagania procesów rozwoju na poziomie krajowym wspierane będą (w uzupełnieniu do działań prowadzonych na poziomie regionalnym) niektóre działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego) do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców. Działania krajowe będą obejmowały także rozbudowę i modernizację dostępu do

obszarów peryferyjnych, w tym przygranicznych. Planuje się następujący kształt powiązań głównych ośrodków miejskich:

Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



Rys. nr 9 Powiązania funkcjonalne ośrodków miejskich

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 wzrasta sukcesywnie począwszy od 2015 roku. W ruchu pasażerskim są 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. W wielu obszarach kraju realizowane są kompleksowe programy 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, następuje 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 oraz rozwój systemów „parkuj i jedź”. W lokalnych dokumentach planistycznych często określa się 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). W zakresie transportu plan ten zakłada kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających tworzeniu

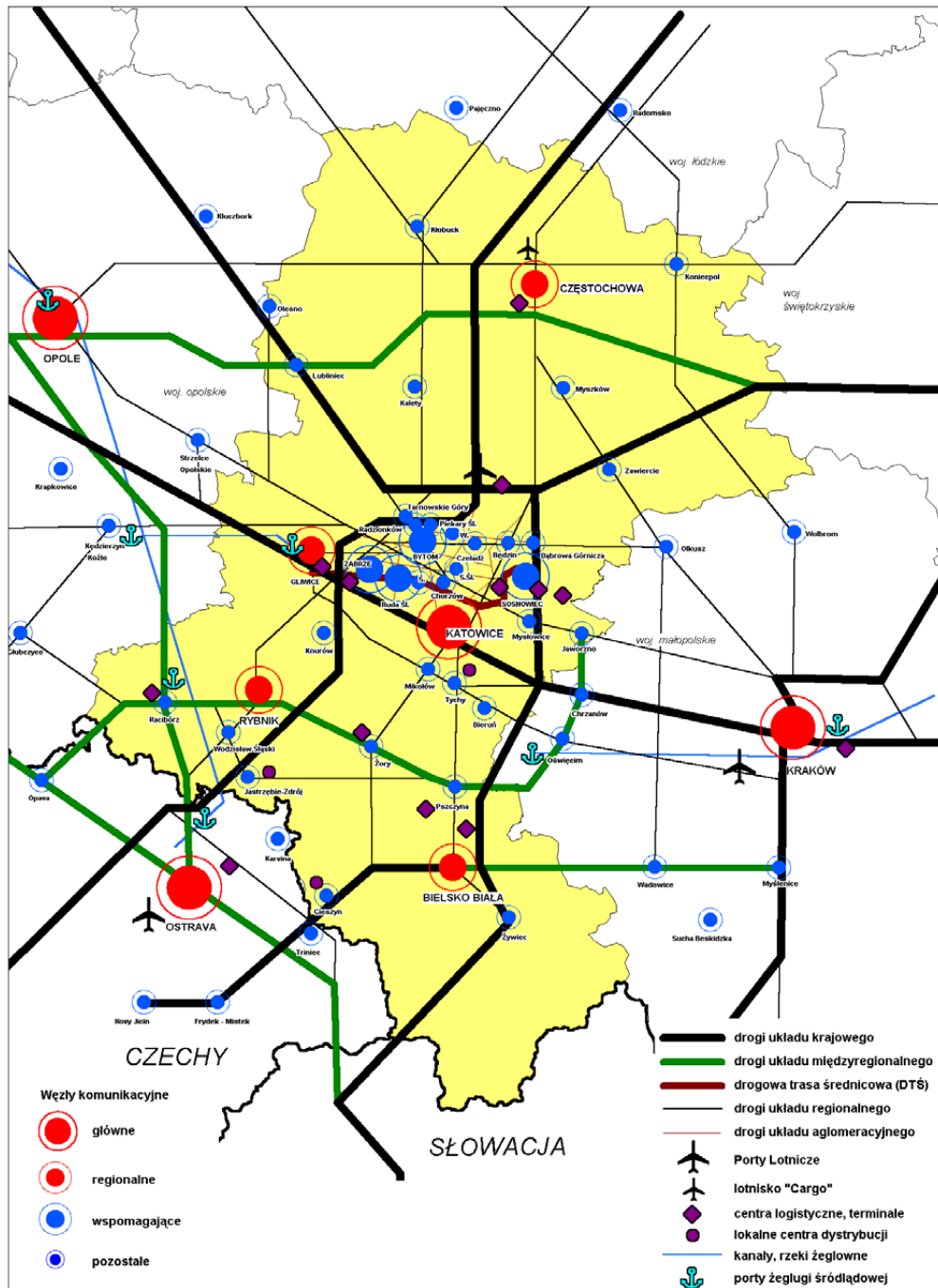
alternatywnych oraz bardziej przyjaznych środowisku sposobów transportu niż samochód.

Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

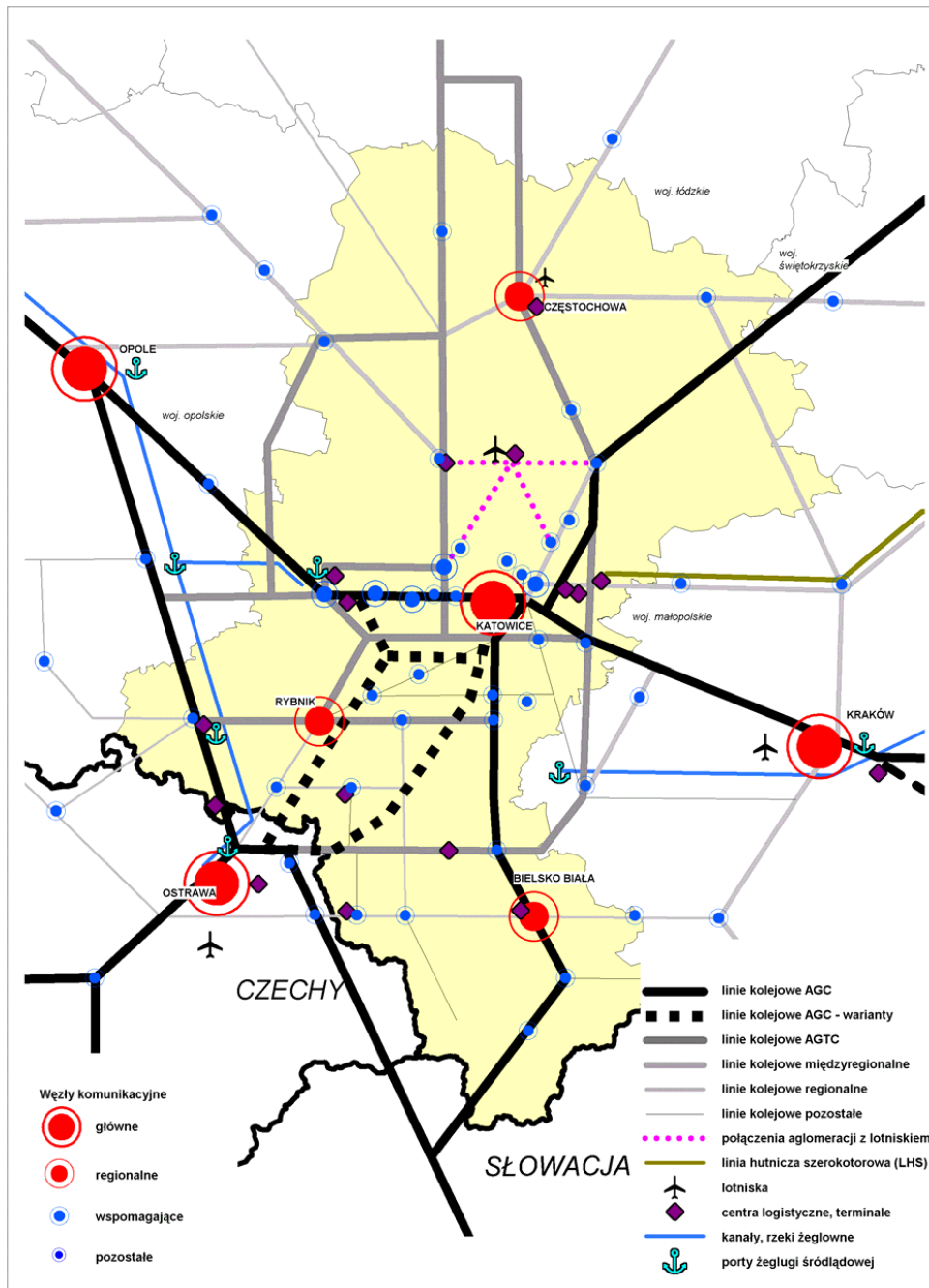
- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu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

W zakresie transportu pasażerskiego plan ten przewiduje utworzenie węzła przesiadkowego transportu zbiorowego w Rybniku. Natomiast w powiecie raciborskim główne inwestycje związane z transportem będą dotyczyły budowy drogi Racibórz – Pszczyna, usprawnienia dojazdu do autostrad: A1 i A4 oraz budowy obwodnicy wschodniej i południowej miasta Racibórz (nowy ślad DK 45).

W zakresie transportu kolejowego inwestycje związane z transportem dotyczą głównie modernizacji obecnie istniejących i użytkowanych linii kolejowych. Koncepcje modelu układu komunikacyjnego drogowego oraz kolejowego zostały przedstawione poniżej.



Rys. nr 10 Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Rys. nr 11 Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja

5.3. Plan zagospodarowania Gminy Kornowac

Gminny plan nie przewiduje rozwoju 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 rozwoju 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 rozwoju 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 rozważyć 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 Akacyjowej należy rozważyć 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 rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na terenach niezurbanizowanych w niektórych rejonach istnieje możliwość zabudowy domów jednorodzinnych. Ze względu na wzmożoną zabudowę domów jednorodzinnych w miejscowościach: Żerdziny i Pietrowice Wielkie należy uwzględnić konieczność prowadzenia większej ilości kursów w rejonie powstałych nowych osiedli. Ponadto stale rozbudowywana strefa przemysłowa w Kornicy generuje zapotrzebowanie na przewozy pracowników do powstałych zakładów. Szybko rosnąca liczba budynków jednorodzinnych w w/w miejscowościach 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 działalnością gospodarczą w rejonie dzielnicy Ostróg. W realizacji planu należy uwzględnić zapewnienie transportu publicznego do miejsc związanych ze szkolnictwem ponadpodstawowym oraz wyższym usytuowanym głównie w centrum Raciborza oraz do dzielnicy Obora związanej z rekreacją i wypoczynkiem, a także do centrum handlowego. Wzrost zapotrzebowania na przewozy komunikacją publiczną będzie widoczny w rozwijających się dzielnicach: Ocice, Brzezie i Markowice. Na

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

5.10. Plan zagospodarowania Gminy Rudnik

Gminny plan nie przewiduje rozwoju 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 podstawowych i ponadpodstawowych. 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, gdzie liczba mieszkańców przekracza 2.000 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, Ponięcice, 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 kontekście wprowadzenia dodatkowego rocznika do szkół powiatowych w roku szkolnym 2018/2019, 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. Realizacja dowozu dzieci szkół podstawowych 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 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, instytucje administracji samorządowej, 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 **2.500-2.700 osób**, co da napełnienie na poziomie 100.000 – 108.000 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 18.000-20.000 pasażerów miesięcznie. Najmniej liczną grupą będą mieszkańcy 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 przez państwo 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 stwarzać warunki dla 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 5000-5500 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.**

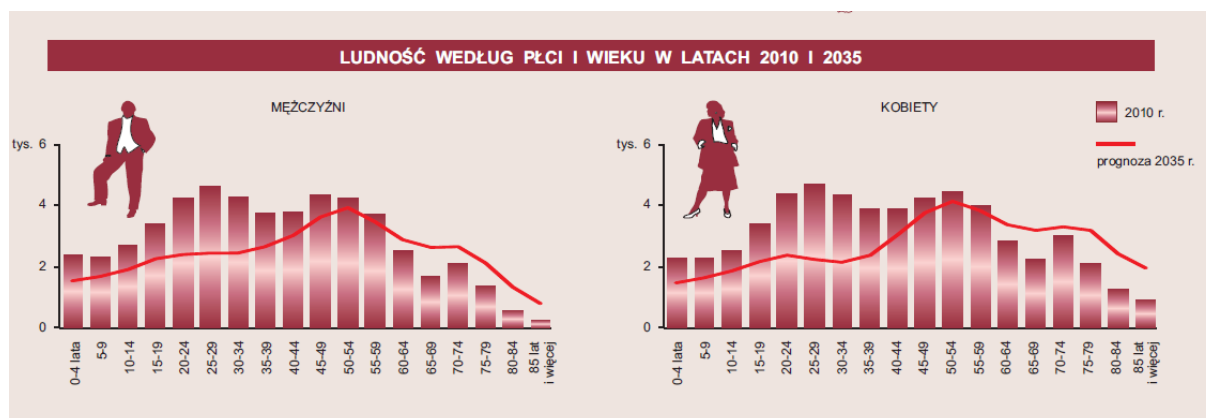
Natomiast w soboty kulminacja napełnienia przypadać będzie na godziny 8:00 – 9:00 oraz 13:30 – 14:00. Główną grupą pasażerów korzystających z komunikacji w soboty będą osoby dojeżdżające do zakładów pracy oraz placówek handlowych. **Łącznie z usług przewozowych w soboty korzystać będzie przeciętnie 60 – 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, że ilość pasażerów będzie także różna w zależności od pory roku. **Najbardziej efektywnymi miesiącami pod względem ilości przewożonych pasażerów są: marzec, kwiecień, wrzesień i październik.** Frekwencja w autobusach jest ściśle związana z trwającym rokiem szkolnym (duża liczba przewożonych uczniów), okresem jesienno-zimowym (mieszkańcy w mniejszym stopniu korzystają z rowerów, motorowerów itp.) oraz małą ilością dni świątecznych w tych miesiącach. Szacuje się, iż w tym okresie napełnienie taboru może sięgać poziomu 120.000 osób miesięcznie. 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 110.000 osób.

Na prognozę popytu wpływ mają następujące parametry bazowe:

- liczba i struktura mieszkańców;
- liczba wozokilometrów;
- cena 1 litra paliwa;
- wskaźnik motoryzacji;
- wskaźnik bezrobocia;
- wysokość przeciętnych zarobków.

Biorąc powyższe pod uwagę łączny popyt na usługi komunikacji powiatowej oszacowano na poziomie 1,1 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 2.000 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 2025 popyt kształtował się będzie na poziomie około 800-900 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:



Rys. nr 12 Prognoza ludności z podziałem na grupy wiekowe i płeć

Dane GUS

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 przychody ze sprzedaży biletów. 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 powiatów 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 kompleksowo ustalonej 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.

Proponuje się, aby biorąc pod uwagę opisane wcześniej prognozy potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjna Powiatu Raciborskiego w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmowała 31 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 trzy strategiczne miejsca przystankowe przystosowane jako przystanki początkowe: Racibórz Dworzec Autobusowy, Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja oraz Racibórz Gamowska Szpital. Każda z linii będzie promieniście rozchodzić się od centrum powiatu (Raciborza) do najdalej oddalonych miejscowości leżących na granicy powiatu.

Planowane linie komunikacyjne będą dotyczyć komunikacji lokalnej obejmującej teren powiatu raciborskiego oraz linie komunikacji ponadlokalnej wykraczającej poza granice powiatu. Należy podkreślić, że tereny leżące w granicach administracyjnych sąsiednich powiatów, a graniczące bezpośrednio z powiatem raciborskim są ściśle związane z terenem raciborszczyzny (uczniowie dojeżdżający do szkół średnich 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 wojewódzkich (międzypowiatowych) Marszałkom Województw 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 (zawarte w 2017 r.)
- 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 ponadpodstawowych 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. Akacyjowej, 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 nappełnień. Podkreślić należy, iż w przebiegu trasy można realizować warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości Lekartów i Wojnowice oraz przystanek Krzanowice Akacyjowa. Warianty te mogą być stosowane w dni wolne od nauki szkolnej, w godzinach międzyszczytowych lub podczas tzw. dojazdów, gdzie nappełnienie 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 ponadpodstawowych 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 Krawiecką, 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 Krawiecka. 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 ponadpodstawowych 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 ponadpodstawowych 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 Pawłowską, 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 Krawiecką, 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 ekonomiczno-przemysłowej. 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 ponadpodstawowych 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 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 linia powinna objąć także ul. Gamowską, gdzie znajduje się szpital rejonowy. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadpodstawowych 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 Krawiecką, 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 ekonomiczno-przemysłowej. 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 nappełnień. 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 Krawiecka. 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 ponadpodstawowych 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 – Tworków - Bolesław – Tworków – (Krzyżanowice - Nowa Wioska) - Owsiszcze – Nowa Wioska – Krzyżanowice – (Nowa Wioska – Owsiszcze) - Roszków – Rudyszwałd – Chałupki – Zabełków

Linia relacji: Racibórz - Chałupki przez Bieńkowice, Tworków, Bolesław, Tworków, (Krzyżanowice, Nowa Wioska), 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 ponadpodstawowych 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 pobliżu przychodni medycznej mającej swoją siedzibę przy ul. Mariańskiej. W dalszej części trasa prowadzi przez miejscowości: Bieńkowice, Tworków, Bolesław, Tworków, (Krzyżanowice, Nową Wioskę), Owsiszcze, Nową Wioskę, Krzyżanowice, (Nową Wioskę, Owsiszcze), Roszków, Rudyszwałd, Chałupki, Zabełków, aż do Chałupek. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w pobliżu granicy państwa na przystanku autobusowym mieszczącym się przy ulicy Bogumińskiej. 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 ośrodek zdrowia w Krzyżanowicach i Chałupkach. 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. 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

Linia relacji: Racibórz - Gamów przez Rudnik, Strzybnik ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Strzybniku 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 ponadpodstawowych 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 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 szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom ze Strzybnika i Gamowa. Trasa poprowadzona została także w pobliżu ośrodka zdrowia w Rudniku obejmującego pacjentów zamieszkałych w Strzybniku i Gamowie. 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. 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 ponadpodstawowych 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 miejscowości Łaniec. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować swoim zasięgiem także ulicą Słoneczną, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom ze Strzybnika, Czerwięcic, Szonowic, Ponięcic, Modzuruwa, 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 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 miejscowości: Strzybnik, Czerwięcice, Ponięcice, Dolędzin oraz przystanki w centrum Raciborza i Rudnik 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 ponadpodstawowych 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 ponadpodstawowych 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 szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówek oświatowych 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 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 także warianty, według których

przebieg linii pomija miejscowości: Rudnik, Grzegorzowice (przystanki na ulicy Powstańców Śląskich) 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 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 Cisek z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych 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, Błężowic lub Miejsca Odrzańskiego, co pozwoli zapewnić realizację komunikacji regularnej na odcinku Racibórz - Sławików – Błężowice / Podlesie – Dzielnica – Łany – Miejsce Odrzańskie. 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 – Rzuchów Lęgów

Linia relacji: Racibórz – Rzuchów przez Kornowac, Łańce, Kobyla, Łańce, Kornowac, Rzuchów 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 ponadpodstawowych 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: Kobylę, Łańce, Kornowac, Rzuchów Lęgów lub Kornowac, Rzuchów 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 szkoły w Kornowacu. W Rzuchowie trasa powinna obejmować także ulicę Karola Miarki (dojazd do szkoły). 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 powinny być dostosowane 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 ponadpodstawowych 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 - Pogrzebień

Linia relacji: Racibórz – Rzuchów przez Pogrzebień, Kornowac, Łańce, Kobyła, Łańce, Kornowac, Lęgów, Pogrzebień ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kornowac zamieszkałych w Pogrzebieniu, Kornowacu, Łańcach, Kobylu, Rzuchowie 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 ponadpodstawowych 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, Łańce, Kobylę, Rzuchów Lęgów, Pogrzebień Potoki, 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 szkoły). 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, Rzuchowa i Pogrzebienia. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy i szkoły w Kornowacu. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny zostać dostosowane 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 ponadpodstawowych w Raciborzu, pracownicy

raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) oraz mieszkańców Gminy Kornowac z Pszowem i Rydułtami 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 ponadpodstawowych 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 Stancicy. 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 uczęszczającym do szkół w Budziskach oraz w Kuźni Raciborskiej oraz uczniom zamieszkałym w Rudzie Kozielskiej, Przeryciu i Białym Dworze uczęszczającym 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 powinny zostać

dostosowane 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 ponadpodstawowych 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 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 Babic uczęszczającym do szkoły w Nędzy oraz uczniom zamieszkałym w Rudzie Kozielskiej, Przeryciu 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 powinny zostać dostosowane 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 przystanek Nędza Leśna szkoła oraz przystanki usytuowane w Kuźni Raciborskiej Osiedlu przy ul. Lewandowskiego. 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.

7.13. 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 ponadpodstawowych 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 powinny zostać dostosowane 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 przy ul. Lewandowskiego. 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 ponadpodstawowych 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 Stolicy 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 uczęszczającym do szkoły w Nędzy oraz uczniom zamieszkałym w Szymocicach, Jankowicach, Rudzie Kozielskiej, Przeryciu 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. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych

linią powinny zostać dostosowane 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 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 Nędza i 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 - 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.

7.15. Linia: Racibórz – Lyski przez Raszczyce – Żytna – Raszczyce – Adamowice – Bogunice(*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Rybnickim

Linia relacji: Racibórz – Lyski przez Raszczyce, Żytna, Raszczyce, Adamowice, Bogunice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Lyski zamieszkałych w Raszczycach, Żytnej, Adamowicach, Bogunicach i Lyskach, 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 Raszczyc. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadpodstawowych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Raszczyce, Żytna, Adamowice, Bogunice, aż do Lysek. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi Lyski w pobliżu urzędu gminy i szkoły. 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 Raszczyc, Żytnej, Adamowic i Bogunic uczęszczających do szkół w Raszczycach i Lyskach. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny zostać dostosowane 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 Żytnej oraz część przystanków na terenie Raciborza. 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.

Uruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Lyski z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Rybnickim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego gminę Lyski 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.

7.16. Linia: Racibórz – Błężowice przez Brzeźnicę - Ligotę Książęcą – Łubowice – Grzegorzowice – Lasaki – Sławików - Miejsce Odrzańskie – Podlesie – Przewóz – Dzielnicę - Łany (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim

Linia relacji: Racibórz – Błężowice przez Brzeźnicę, Ligotę Książęcą, Łubowice, Grzegorzowice, Lasaki, Sławików, Miejsce Odrzańskie, Podlesie, Przewóz, Dzielnicę, Łany ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Brzeźnicy, Ligocie Książęcej, Łubowicach, Grzegorzowicach, Lasakach, Sławikowie, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe, ma zapewnić transport dla mieszkańców południowej części gminy Cisek do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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 przez miejscowości: Brzeźnicę, Ligotę Książęcą, Łubowice, Grzegorzowice, Lasaki, Sławików, a w gminie Cisek przez miejscowości: Miejsce Odrzańskie, Podlesie, Przewóz, Dzielnicę, Łany, aż do Błężowic. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi Błężowice przy wylocie w stronę Miejsca Odrzańskiego. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Grzegorzowicach trasa prowadzi także ulicą Powstańców Śląskich, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. 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 ośrodka zdrowia w Grzegorzowicach

obejmującego pacjentów wszystkich wsi na w/w trasie (proponuje się utworzenie nowego przystanku Grzegorzowice Młyńska Ośrodek Zdrowia). 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 także warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości: Grzegorzowice (przystanki na ulicy Powstańców Śląskich), Lasaki, Przewóz 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.

Uruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Cisek z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

7.17. Linia: Racibórz – Łany przez Brzeźnicę - Ligotę Książęcą - Łubowice, Grzegorzowice – Lasaki – Sławików - Miejsce Odrzańskie - Błajejowice (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim

Linia relacji: Racibórz – Łany przez Brzeźnicę, Ligotę Książęcą, Łubowice, Grzegorzowice, Lasaki, Sławików, Miejsce Odrzańskie, Błajejowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców wschodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Brzeźnicy, Ligocie Książęcej, Łubowicach, Grzegorzowicach, Lasakach, Sławikowie, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe, ma zapewnić transport dla mieszkańców południowej części gminy Cisek do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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 przez miejscowości: Brzeźnicę, Ligotę Książęcą, Łubowice, Grzegorzowice, Lasaki, Sławików, a w gminie Cisek przez miejscowości: Miejsce Odrzańskie, Błajejowice, aż do Łan. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi Łany przy kościele. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Grzegorzowicach trasa prowadzi także ulicą Powstańców Śląskich, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. 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 ośrodka zdrowia w Grzegorzowicach obejmującego pacjentów wszystkich wsi na w/w trasie (proponuje się utworzenie nowego przystanku Grzegorzowice Młyńska Ośrodek Zdrowia). 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 także warianty, według których przebieg linii pomija miejscowości: Grzegorzowice (przystanki na ulicy Powstańców Śląskich), 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.

Uruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Cisek z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

7.18. Linia: Racibórz – Głubczyce przez Pawłów – Maków - Tłustomosty, Krowiarki – Raków – Dzielów – Baborów – Sułków – Babice - Bernacice (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Głubczyckim

Linia relacji: Racibórz – Głubczyce przez Pawłów, Maków, Tłustomosty, Krowiarki, Raków, Dzielów, Baborów, Sułków, Babice, Bernacice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Pawłowie, Makowie, Krowiarkach, Amandowie, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gmin Baborów oraz Głubczyce w zakresie dojazdu do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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: Pawłów, Maków, Krowiarki, Raków, Dzielów, Baborów, Sułków, Babice, Bernacice, aż do Głubczyc. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum miasta Głubczyce na dworcu autobusowym. Trasę linii należy prowadzić wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie tras w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom. 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

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 gmin: Baborów, Głubczyce z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminy Baborów, Głubczyce 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.

7.19. Linia: Racibórz – Kietrz przez Lekartów – Samborowice - Lekartów, Cyprzanów - Pietrowice Wielkie – Gródczanki (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Głubczyckim

Linia relacji: Racibórz – Kietrz przez Lekartów, Samborowice, Lekartów, Cyprzanów, Pietrowice Wielkie, Gródczanki ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Samborowicach, Lekartowie, Cyprzanowie i Pietrowicach Wielkich oraz mieszkańców miasta Kietrz, 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 ponadpodstawowych 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, Gródczanki, aż do Kietrza. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum miasta. Trasa linii powinna przebiegać wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Pietrowicach Wielkich trasę linii należy prowadzić także ulicami Konopnickiej oraz Krawiecką, 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 Krawiecka. 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.

Uruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Kietrz z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

7.20. Linia: Racibórz – Kietrz przez Żerdziny – Kornicę - Pietrowice Wielkie, Gródczanki (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Głubczyckim

Linia relacji: Racibórz – Kietrz przez Żerdziny, Kornicę, Pietrowice Wielkie, Gródczanki ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Żerdzinach, Kornicy i Pietrowicach Wielkich oraz mieszkańców miasta Kietrz, 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 ponadpodstawowych 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, Gródczanki, aż do Kietrza. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum miasta. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Pietrowicach Wielkich trasa powinna obejmować także ulice Konopnickiej oraz Krawiecką, 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, Kornicy, Gródczankach oraz w Kietrzu. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy w Pietrowicach Wielkich. W Kornicy linię należy skierować w pobliże rozbudowywanej strefy ekonomiczno-przemysłowej. 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 miejscowości Żerdziny, strefę ekonomiczną w Kornicach, przystanki Pietrowice Wielkie Konopnickiej i Pietrowice Wielkie Krawiecka oraz miejscowość Gródczanki. 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.

Uruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Kietrz z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

7.21. Linia: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik – Czerwięcice – Szonowice – Ponięcice – Witosławice - Ciężkowice (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim

Linia relacji: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik, Czerwięcice, Szonowice, Ponięcice, Witosławice, Ciężkowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Czerwięcicach, Szonowicach, Ponięcicach, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Polska Cerekiew w zakresie dojazdu do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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, Czerwięcice, Szonowice, Ponięcice, Witosławice, Ciężkowice do Polskiej Cerekwi. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi przy urzędzie gminy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować swoim zasięgiem także ulicą Słoneczną, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Czerwięcic, Szonowic i Ponięcic. 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 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 miejscowości: Czerwięcice, Ponięcice oraz przystanki w centrum Raciborza i przystanek Rudnik szkoła. 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 Polska Cerekiew z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych 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 i zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

7.22. Linia: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik – Czerwięcice – Szonowice – Ponięcice – Modzurów - Dolędzin – Jastrzębie – Łaniec – Wronin – Dzielawy – Grzędzin – Dzielawy – Witosławice - Ciężkowice (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim

Linia relacji: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik, Czerwięcice, Szonowice, Ponięcice, Modzurów, Jastrzębie, Łaniec, Wronin, Dzielawy, Grzędzin, Dzielawy, Witosławice, Ciężkowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Czerwięcicach, Szonowicach, Ponięcicach, Modzurowie, Dolędzinie oraz Jastrzębiu, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Polska Cerekiew w zakresie dojazdu do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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, Czerwięcice, Szonowice, Ponięcice, Modzurów, Dolędzin, Jastrzębie, Łaniec, Wronin, Dzielawy, Grzędzin, Witosławice, Ciężkowice do Polskiej Cerekwi. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi przy urzędzie gminy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować swoim zasięgiem także ulicą Słoneczną, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z 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 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 miejscowości: Czerwięcice, Ponięcice, Dolędzin oraz przystanki w centrum Raciborza i przystanek Rudnik 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 ponadpodstawowych 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 i zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

7.23. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Tłustomosty - Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Tłustomosty - Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornice – Pietrowice Wielkie (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Głubczyckim

Linia relacji: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny, Pawłów, Maków, Tłustomosty, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Tłustomosty, Maków, Pawłów, Żerdziny, Kornice, 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, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Baborów (wieś Tłustomosty). 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 ponadpodstawowych 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, Tłustomosty, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Tłustomosty, 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 Pawłowską, 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 Krawiecką, 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, Tłustomostach, Amandowie, Krowiarkach i Kornicy. W Kornicy linię należy skierować w pobliże rozbudowywanej strefy ekonomiczno-przemysłowej. 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 gminy Baborów zamieszkałych w Tłustomostach z Gminą Pietrowice Wielkie, należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminę Baborów z Gminą Pietrowice Wielkie i 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.

7.24. Linia: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny – Pawłów – Maków – Tłustomosty - Raków - Tłustomosty - Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Tłustomosty - Raków - Tłustomosty - Maków – Pawłów – Żerdziny - Kornice – Pietrowice Wielkie (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Głubczyskim

Linia relacji: Racibórz – Gródczanki przez Żerdziny, Pawłów, Maków, Tłustomosty, Raków, Tłustomosty, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Tłustomosty, Raków, Tłustomosty, Maków, Pawłów, Żerdziny, Kornice, 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, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Baborów (miejscowości: Raków i Tłustomosty). 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 ponadpodstawowych 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, Tłustomosty, Raków, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Tłustomosty, Raków, 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 Pawłowską, 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 Krawiecką, 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, Rakowie, Tłustomostach, Amandowie, Krowiarkach i Kornicy. W Kornicy linię należy skierować w pobliże rozbudowywanej strefy ekonomiczno-przemysłowej. 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 gminy Baborów zamieszkałych w Rakowie i Tłustomostach z powiatem raciborskim, należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminę Baborów 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.

7.25. Linia: Racibórz – Rydułtowy przez Raszczyce – Żytna - Adamowice, Bogunice – Lyski - Nowa Wieś – Żytna – Dzimierz – Pstrążna - Rzuchów (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Rybnickim i Powiatem Wodzisławskim.

Linia relacji: Racibórz – Rydułtowy przez Raszczyce, Żytna, Adamowice, Bogunice, Lyski, Nowa Wieś, Żytna, Dzimierz, Pstrążna, Rzuchów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Lyski zamieszkałych w Raszczycach, Żytnej, Adamowicach, Bogunicach, Lyskach, Nowej Wsi, Dzimierzu i Pstrążnej, 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 Raszczyc. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadpodstawowych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Raszczyce, Żytną, Adamowice, Bogunice, Lyski, Nową Wieś Żytną, Dzimierz, Pstrążną, Rzuchów do Rydułtów. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum miasta na dworcu autobusowym. Można trasę linii poprowadzić wariantowo do przystanku Rydułtowy KWK znajdującego się przy kopalni „Rydułtowy-Anna”. 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 Raszczyc, Żytnej, Adamowic, Bogunic, Nowej Wsi, Dzimierza, Pstrążnej uczęszczających do szkół w Raciborzu, Rydułtowach, Raszczycach i Lyskach. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny zostać dostosowane 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 Żytnej oraz część

przystanków na terenie Raciborza. 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.

U ruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Lyski z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatami: Wodzisławskim i Rybnickim, w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego gminę Lyski 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.

7.26. Linia: Racibórz – Rydułtowy przez Raszczycy – Żytna - Nowa Wieś – Lyski - Nowa Wieś – Żytna – Dzimierz – Pstrążna - Rzuchów (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Rybnickim i Powiatem Wodzisławskim.

Linia relacji: Racibórz – Rydułtowy przez Raszczycy, Żytna, Nowa Wieś, Lyski, Nowa Wieś, Żytna, Dzimierz, Pstrążna, Rzuchów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Lyski zamieszkałych w Raszczycach, Żytnej, Lyskach, Nowej Wsi, Dzimierzu i Pstrążnej, 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 Raszczyc. Taki przebieg pozwoli na zapewnienie dowozu uczniów do szkół ponadpodstawowych usytuowanych w pobliżu wymienionych ulic, jak również dojazd do szpitala znajdującego się przy ul. Gamowskiej i przychodni na ul. Mariańskiej i Bielskiej. W dalszej części trasa wiedzie przez miejscowości: Raszczycy, Żytną, Nową Wieś, Lyski, Nową Wieś, Żytną, Dzimierz, Pstrążną, Rzuchów do Rydułtów. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum miasta na dworcu autobusowym. Można trasę linii poprowadzić wariantowo do przystanku Rydułtowy KWK znajdującego się przy kopalni „Rydułtowy-Anna”. 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 Raszczyc, Żytnej, Nowej Wsi, Dzimierza, Pstrążnej uczęszczających do szkół w Raciborzu, Rydułtowach, Raszczycach i Lyskach. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny zostać dostosowane 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 Żytnej oraz część przystanków na terenie Raciborza. 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.

Uruchomienie linii jest ważne ze względu na silne powiązania społeczne miejscowości leżących poza granicami powiatu, tj. mieszkańców gminy Lyski z Raciborzem. Należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatami: Wodzisławskim i Rybnickim, w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego gminę Lyski 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.

7.27. Linia: Racibórz – Racibórz przez Rudnik – Strzybnik – Gamów – Strzybnik - Modzurów – Dolędzin - Modzurów - Szonowice – Ponięcice – Szonowice – Czerwięcice - Rudnik

Linia relacji: Racibórz – Racibórz przez Rudnik, Strzybnik, Gamów, Strzybnik, Modzurów, Szonowice, Ponięcice, Szonowice, Czerwięcice, Rudnik ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Strzybniku, Gamowie, Modzurowie, Dolędzinie Szonowicach, Ponięcicach, Czerwięcicach, 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 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 ponadpodstawowych 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, Gamów, Modzurów, Dolędzin Szonowice, Ponięcice, Czerwięcice, Rudnik do Raciborza. Przystanek końcowy linii usytuowany jest na dworcu autobusowym przy ul. Batorego. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować swoim zasięgiem także ulicą Słoneczną, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom ze Strzybnika, Gamowa Modzurowa, Dolędzina, Czerwięcic, Szonowic i Ponięcic. 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 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 miejscowości: Gamów, Czerwięcice, Ponięcice, Dolędzin oraz przystanki w centrum Raciborza i przystanek Rudnik 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.

7.28. Linia: Racibórz – Racibórz przez Kobyla – Łańce – Kornowac - Kobyla

Linia relacji: Racibórz – Racibórz przez Kobyla, Łańce, Kornowac, Kobyla ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kornowac zamieszkałych w Kornowacu, Kobyli, Łańcach, 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 ponadpodstawowych 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 prowadzi przez miejscowości: Kobylę, Łańce, Kornowac, Kobylę do Raciborza. Przebieg trasy został przygotowany na zasadzie pętli, co przy właściwym ułożeniu rozkładu jazdy zapewni bardzo dobrą częstotliwość połączeń dla miejscowości objętych trasą oraz skróci czas podróży dla mieszkańców Kobyli. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny być dostosowane 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.

7.29. Linia: Racibórz – Rydułtowy przez Pogrzebień – Kornowac - Pogrzebień, Rzuchów - Pszów (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Wodzisławskim

Linia relacji: Racibórz – Rydułtowy przez Pogrzebień, Kornowac, Pogrzebień, Rzuchów, Pszów ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Kornowac zamieszkałych w Pogrzebieniu, Kornowacu, Rzuchowie Lęgowie i Rzuchowie, a także uzupełniać potrzeby przewozowe mieszkańców tych miejscowości oferowanych w pozostałych liniach, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Kornowac w zakresie dojazdu do Pszowa i Rydułtów. 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 ponadpodstawowych 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, Rzuchów Lęgow, Pogrzebień Potoki, Rzuchów, Pszów, aż do Rydułtów. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum miasta na dworcu autobusowym. Można trasę linii poprowadzić wariantowo do przystanku Rydułtowy KWK znajdującego się przy kopalni „Rydułtowy-Anna”. W Rzuchowie trasa powinna obejmować także ulicę Karola Miarki (dojazd do szkoły). 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 Rzuchowa, Kornowaca i Pogrzebienia. Trasa poprowadzona została także w pobliżu urzędu gminy i szkoły w Kornowacu. Liczba oraz rozlokowanie przystanków objętych linią powinny zostać

dostosowane 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 ponadpodstawowych 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 przez Powiat Raciborski. 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.

7.30. Linia: Racibórz – Dobrosławice przez Pawłów – Maków – Tłustomosty - Krowiarki – Amandów – Krowiarki – Szczyty - Maciowakrze (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Głubczyckim i Kędzierzyńsko-Kozielskim

Linia relacji: Racibórz – Dobrosławice przez Pawłów, Maków, Tłustomosty, Krowiarki, Amandów, Krowiarki, Szczyty, Maciowakrze ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców gminy Pietrowice Wielkie zamieszkałych w Pawłowie, Makowie, Krowiarkach, Amandowie, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gmin: Baborów oraz Pawłowiczki w zakresie dojazdu do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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: Pawłów, Maków, Tłustomosty, Krowiarki, Amandów, Szczyty, Maciowakrze, aż do Dobrosławic. Przystanek końcowy linii usytuowany jest przy wylocie głównej drogi w kierunku Grudyni Małej. Trasę linii należy prowadzić wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. Prowadzenie tras w pobliżu placówek oświatowych pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom. 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 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 gmin: Pawłowiczki i Baborów z Raciborzem (uczniowie dojeżdżający do szkół ponadpodstawowych w Raciborzu, pracownicy raciborskich zakładów pracy oraz klienci placówek handlowych) należy dążyć do zawarcia porozumienia z Powiatem Głubczyckim i Kędzierzyńsko-Kozielskim, w celu zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. Organizacja transportu publicznego łączącego Gminy Baborów 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.

7.31. Linia: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik – Strzybnik - Gamów, Strzybnik – Modzurów – Dolędzin - Jastrzębie – Łaniec – Wronin – Dzielawy – Grzędzin - Dzielawy – Witosławice - Ciężkowice (*)

(*) – uruchomienie linii uwarunkowane jest zawarciem porozumienia z Powiatem Kędzierzyńsko-Kozielskim

Linia relacji: Racibórz – Polska Cerekiew przez Rudnik, Strzybnik, Gamów, Strzybnik, Modzurów, Dolędzin, Jastrzębie, Łaniec, Wronin, Dzielawy, Grzędzin, Dzielawy, Witosławice, Ciężkowice ma za zadanie zaspokajać potrzeby przewozowe mieszkańców zachodniej części gminy Rudnik zamieszkałych w Rudniku, Strzybniku, Gamowie, Modzuruwie, Dolędzinie oraz Jastrzębiu, jak również ze względu na powiązania społeczne, a szczególnie oświatowe linia ma zapewnić realizację potrzeb przewozowych mieszkańców gminy Polska Cerekiew w zakresie dojazdu do Raciborza. 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 ponadpodstawowych 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, Gamów, Modzurów, Dolędzin, Jastrzębie, Łaniec, Wronin, Dzielawy, Grzędzin, Witosławice, Ciężkowice do Polskiej Cerekwi. Przystanek końcowy linii usytuowany jest w centrum wsi przy urzędzie gminy. Trasa linii przebiega wzdłuż głównych dróg w poszczególnych miejscowościach. W Rudniku trasa powinna obejmować swoim zasięgiem także ulicą Słoneczną, gdzie znajduje się szkoła podstawowa. Prowadzenie trasy w pobliżu placówki oświatowej pozwala na zapewnienie dogodnego dojazdu i powrotu do domu uczniom z Strzybnika, Gamowa, Modzuruwa, Dolędzina i Jastrzębia. Trasa poprowadzona została także w pobliżu ośrodka zdrowia w Rudniku obejmującego pacjentów wszystkich wsi na w/w trasie. 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 miejscowości: Gamów, Dolędzin oraz przystanki w centrum Raciborza i Rudnik 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 ponadpodstawowych 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 i zapewnienia organizacji komunikacji na w/w linii przez Powiat Raciborski. 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.

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 społeczności powiatu 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,
- 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,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

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

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

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

W praktyce jednak, biorąc pod uwagę aktualny stan finansów publicznych 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 31 liniach komunikacyjnych. 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 komunikacja publiczna nie funkcjonowała lub była obsługiwana na bardzo znikomym poziomie. 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 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. Niezależne podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w ograniczony sposób koordynują między sobą dobowy czas rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadzać będzie takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić naprzeciw 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 funkcjonowania komunikacji (postępujący wzrost kosztów pracowniczych oraz

niestabilne 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 założyć rekompensatę na poziomie około 35 % całkowitych szacowanych kosztów realizacji komunikacji.

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 dwie metody podziału kwot rekompensaty pomiędzy samorządy:

- proporcjonalnie do ilości wozokilometrów wykonanych przez operatora na obszarze danej gminy – rozliczenie solidarne.
- wg wartości rzeczywistej dla danego samorządu – rozliczenie indywidualne.

Oparcie rozliczeń na przekazywaniu rekompensaty jest rozwiązaniem wynikającym z obowiązujących przepisów i jednocześnie jest formą najbardziej korzystną zarówno dla operatora, jak i organizatora. W przypadku rozliczeń na podstawie kosztu wozokilometra, 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), wskaźnik wzrostu wynagrodzeń w sektorze transportowym 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 stawek wozokilometra będzie wynosił od 5 do 15 %.

W przypadku zamówień prowadzących do bezpośredniego zawarcia umów o świadczenie usług publicznych rekompensaty muszą być obliczane zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 1 do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i

przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Właściwy organ wyznaczając wynik finansowy netto kieruje się następującym systemem obliczania: koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ/właściwe organy i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych, minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych plus rozsądny zysk.

Wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych może mieć wpływ na ewentualną działalność transportową podmiotu, która nie jest związana z danym zobowiązaniem lub zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby uniknąć nadmiernych rekompensat lub ich braku, przy obliczaniu wyniku finansowego netto bierze się pod uwagę wyrażone ilościowo wyniki finansowe dla danych sieci obsługiwanych przez podmiot. Koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania skośnego, w przypadku, gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:

- konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
- wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,
- koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne.

Przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.

Metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać podany obiektywniej ocenie oraz musi promować rozwój usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości.

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, gdyby wprowadzono „bogaty 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 31 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:**

- 20 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, jako autobusy międzymiastowe (kategoria homologacyjna M2 i M3). **Stopniowo należy rozważyć kompleksowe wprowadzenie autobusów niskopodłogowych do obsługi wszystkich kursów powiatowej komunikacji publicznej. 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:

- 1) ustawy Prawo zamówień publicznych,
- 2) ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi,
- 3) 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 jednego operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub dopuszczenie konkurencji w postaci kilku operatorów. Monopol, jako forma rynku, która wyklucza występowanie 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. Oczywiście posiadanie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zaczną komercyjnie wykonywać prywatny przewoźnik. Jest to możliwe, gdyż zgodnie z art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi nie można przyznać prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rynek może być także organizowany i rozwijany poprzez wprowadzenie zasady konkurencyjności przewoźników. Władze jednostki samorządu mogą podjąć decyzję o otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy 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 bezpośrednie 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. (Uchwała Nr XXXI/292/2017 Rady Powiatu Raciborskiego z dnia 26 czerwca 2017 r.) 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 5 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 EURO 6. 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 związków ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego powiatu raciborskiego należy przywrócić korzystanie z autobusów spełniających coraz ostrzejsze normy ochrony środowiska. Realizacja komunikacji taborową 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 dla 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 – Biura Obsługi Pasażera.



Rys. nr 13 Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny

źródło: www.sklepicyfrowy.pl



Rys. nr 14 Infokiosk i biletomat model stacjonarny zewnętrzny
źródło: www.gazetaecho.pl

Biuro 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.

Biuro Obsługi Pasażera powinno być zlokalizowane 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 Raciborza 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 wyżej wymienione wymagania. 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 będzie realizowana, gdyż organizatorzy publicznego transportu autobusowego (Powiat Raciborski, Powiat Wodzisławski i Miasto Racibórz), o których mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, dopiero od niedawna prowadzą działania zmierzające do koordynacji, co niewątpliwie w najbliższym czasie ułatwi podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż w/w organizatorzy obsługują różne rodzaje komunikacji autobusowej, co powoduje, że koordynacja taka jest trudna do realizacji. Praktycznie możliwa jest do przeprowadzenia na dworcu autobusowym w Raciborzu, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej w powiecie. Dodatkowo przez obszar powiatu prowadzone są przewozy kolejowe. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi także przyczyni się do zwiększenia zainteresowania transportem publicznym.

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 występuje więcej niż jeden organizator 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 z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2018 poz. 2244) oraz rozporządzeniu z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451 z póź. zm.).

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 np. www.transport.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).



Rys. nr 15 System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe
źródło: www.pksmrangowo.pl oraz www.aplikacje.komorkomania.pl

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

Stworzenie zintegrowanego systemu informacji dla pasażera, obejmującego sieć transportu zbiorowego 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:

41	Organizator:								
	Przystanek: RACIBÓRZ, OBORA								
	Kierunek: RACIBÓRZ								
Przystanki (min.): RACIBÓRZ, OBORA (0') > RACIBÓRZ, RYBNICKA, SGL (2') > RACIBÓRZ, BOSACKA / JANA (4') > RACIBÓRZ, DWORZEC AUTOBUSOWY (6') > RACIBÓRZ, KOŚCIUSZKI / STASZICA (8') > RACIBÓRZ, KOSCIUSZKI / EICHENDORFFA (9') > RACIBÓRZ, ŁĄKOWA (10') > RACIBÓRZ, ŁĄKOWA ZUS (12') > RACIBÓRZ, RAFAKO (13')									
Od poniedziałku do piątku - w dni nauki szkolnej oprócz świąt									
05:19R	06:19R	07:19	08:19	10:19	11:19	12:19	13:29	14:34	15:34
16:34	17:44	19:29	21:29						
Od poniedziałku do piątku - w dni wolne od nauki szkolnej oprócz świąt									
05:19R	06:19R	07:19	08:19	10:19	11:19	12:19	14:29	15:29	16:29
17:44	19:29	21:29							
Soboty oprócz świąt oraz Wigilia i Sylwester									
08:19	10:19	12:19	14:29	16:29n	19:34n	22:04n			
R - kurs do: RACIBÓRZ, RAFAKO								Operator:	
n - nie kursuje 24 i 31 grudnia oraz w Wielką Sobotę									
Rozkład jazdy ważny od: 24.06.2019 do 28.06.2020									

Rys. nr 16 Wzór tabliczki przystankowej

Źródło: Powiat Wodzisławski

Prezentowana tabliczka przystankowa stanowi przykład i zawiera wszystkie najistotniejsze informacje dla potencjalnego pasażera. Oprócz rozkładu jazdy zawierającego trasę i czas przejazdu. 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 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 ograniczenia.

Niemniej 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) stworzenie elektronicznego biletu oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją wszystkich przewoźników;
- 5) poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
- 6) tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
- 7) poprawa integralności systemu transportu;
- 8) poprawa standardu komunikacji zbiorowej;
- 9) łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów powiatu;
- 10) budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
- 11) 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;
- 12) 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;
- 13) poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;

-
-
- 14) wprowadzenie informacji w postaci tablic elektronicznych na najważniejszych przystankach w powiecie;
 - 15) 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);
 - 16) dążenie do poprawy wizerunku powiatu.

Jak już było wspomniane powyżej w powiecie raciborskim oprócz PKS w Raciborzu sp. z o.o. 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,
- 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,
- do celowo 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.



Rys. nr 17 Elektroniczny bilet autobusowy

źródło: www.mmbialystok.pl



Rys. nr 18 Rybnicki bilet elektroniczny

źródło: www.ekarta.rybnik.eu

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 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 podjęcia i prowadzenia działań mających na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych tak, aby na bieżąco i nieprzerwanie zaspokajać potrzeby przewozowe wszystkich mieszkańców powiatu raciborskiego. Ważnym celem będzie także opracowanie wspólnego systemu informacji dla pasażerów, obejmującego wszystkich operatorów - przewoźników, a także konieczność poprawy oznakowania istniejących przystanków (uzupełnienie brakujących znaków drogowych).

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

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.

Nowoczesne systemy transportowe, które osiągnęły sukces, odbiegają od polskich wyobrażeń, szczególnie w zakresie kształtowania taryf. W przeciwieństwie do tendencji obecnych w Polsce – komplikowanie taryf, na świecie dąży się do upraszczania oferty, tak, aby była zrozumiała dla klientów i nie prowadziła do sytuacji, w których okazywałoby się, że pasażer nie tak uiścił opłatę jak powinien i jest za to karany.

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 dalszej perspektywie dla uatrakcyjnienia podróży komunikacją publiczną, należy wdrożyć system elektronicznego nadzoru i monitoringu pojazdów wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów umieszczaną na przystankach, w Internecie i telefonach komórkowych. Należy także rozważyć możliwość wprowadzenia internetowego systemu dystrybucji biletów miesięcznych. Poprawiłaby ona sytuację pasażerów, gdyż większa ich część to ludzie młodzi, lubiący korzystać z wszelkich nowinek technicznych.

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 nakazać operatorowi w zawartej umowie, by przewozy były realizowane taborem spełniającym najwyższe wymogi ekologiczne – oczywiście w miarę możliwości finansowych operatora i powiatu. 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 niestabilne ceny paliw. Można tutaj również rozważyć opłacalność stosowania autobusów z napędem hybrydowym lub elektrycznym, które już pojawiły się na rynku. Jednak priorytetem winno być dostosowanie taboru do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

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

Podsumowując widać, że przed Powiatem Raciborskim jako organizatorem transportu stoi trudne zadanie. Niestety brak strategicznych działań w kraju doprowadził do degradacji transportu publicznego w Polsce. 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 samorządowej.

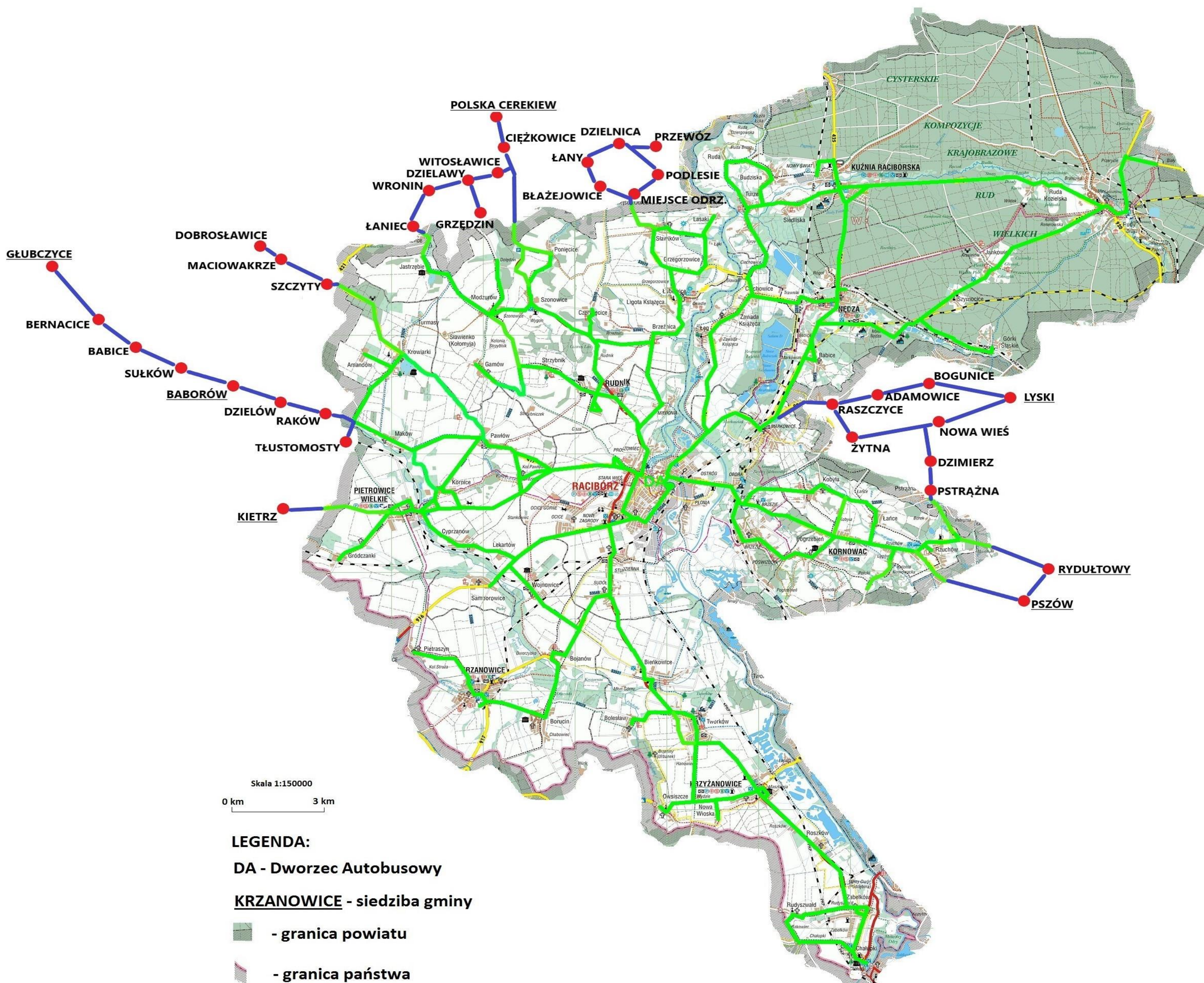
II. CZĘŚĆ GRAFICZNA

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 w obszarze powiatu raciborskiego

- trasa sieci komunikacyjnej poza obszarem powiatu raciborskiego

- droga wojewódzka

- droga krajowa

- droga powiatowa

- drogi gminne

Naczelnik Wydziału Komunikacji i Transportu

Przewodniczący Rady

Andrzej Chwalczyk

Adam Wajda