

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA RACIBÓRZ**

z dnia 2019 r.

**w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla
Miasta Racibórz**

Na podstawie art. 9 ust.1 pkt 1 lit.a i art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j.Dz.U.z 2018 r., poz.2016 z późn. zm.) po przeprowadzeniu konsultacji społecznych, zgodnie z Uchwałą Nr XXII/300/2016 Rady Miasta Racibórz z dnia 26 października 2016 r. w sprawie określenia szczegółowego sposobu konsultowania z Raciborską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i innymi podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji (Dz.Urz.Woj. Śl. z dnia 8 listopada 2016 r poz. 5641)

**Rada Miasta Racibórz
uchwała, co następuje:**

§ 1. Przyjmuje się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Racibórz, zwany dalej „planem transportowym”, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Racibórz.

§ 3. Traci moc uchwała Nr XXXVIII/535/2014 Rady Miasta Racibórz z dnia 26 marca 2014 r. w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Racibórz.

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

Załącznik do uchwały Nr

Rady Miasta Racibórz

z dnia 2019 r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA RACIBÓRZ



Spis treści

1	Podstawy i cele opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Racibórz	4
2	Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Racibórz	8
3	Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	9
4	Charakterystyka Miasta Racibórz.....	10
	4.1 Transport publiczny i jego problemy.....	10
	4.2 Położenie geograficzne miasta	11
	4.3 Komunikacja	14
	4.4 Sieć drogowa i kolejowa w mieście.....	15
	4.5 Demografia	19
	4.6 Gospodarka	24
	4.7 Generatory ruchu.....	29
	4.7.1 Obiekty edukacyjne	30
	4.7.2 Obiekty administracji.....	32
	4.7.3 Ochrona zdrowia.....	34
	4.7.4 Obiekty sportowe.....	35
	4.7.5 Targowiska i duże obiekty handlowe	37
	4.7.6 Obiekty kultury	37
	4.7.7 Cmentarze	39
	4.7.8 Dworce	39
	4.7.9 Zakłady pracy	40
5	Stan zagospodarowania przestrzennego	42
	5.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju	42
	5.2 Plan zagospodarowania województwa śląskiego	44
	5.3 Analiza zagospodarowania przestrzennego gminy Racibórz	48
	5.3.1 Formy użytkowania terenów.....	49
6	Ocena i prognozy potrzeb przewozowych	50
7	Sieć komunikacyjna.....	53
	7.1 linie obsługujące miasto w dni robocze	57
	7.1.1 linia Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – linia A..	57
	7.1.2 linia Siwonia – Dworzec Batorego – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Siwonia - linia B ...	58
	7.1.3 linia Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – HENKEL – RAFAKO – Dworzec Batorego – linia C	60

7.1.4	Linia Widok – Markowice – Dworzec Batorego – L - S Cecylii – Brzezie – Płonia – Pl. Konstytucji 3Maja – linia s	61
7.1.5	Gospodarcza – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Gospodarcza – linia nr 1	63
7.1.6	Linia Rudnik – Miedonia – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Studzienna – Sudół – linia nr 2	65
7.1.7	Linia Płonia – Dworzec Batorego – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – linia 3	68
7.1.8	Linia Pl. Konstytucji 3 Maja – Dworzec Batorego – Widok – linia 4	69
7.1.9	Linia Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Wojnowice - Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego – linia nr 6.....	71
7.1.10	Lina Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Markowice – linia nr 8	72
7.1.11	Linia poza miejska Racibórz – Pszów – Rydułtowy – linia 14 ..	74
7.2	linie obsługujące miasto w soboty, niedziele i święta	76
7.2.1	linia Sudół – Studzienna – Ocice – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – AUCHAN – Brzezie – linia 11 SN	76
7.2.2	Linia Płonia – Dworzec Batorego – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – linia SN nr 13.....	78
7.2.3	Linia SN Racibórz – Pszów – Rydułtowy – linia SN 14	80
7.2.4	Linia Pl. Konstytucji 3Maja – Gamowska Szpital – Dworzec Batorego – Markowice – linia SN 19.....	81
7.3	Proponowany układ sieci komunikacyjnej	83
7.3.1	Linie obsługujące miasto w dzień roboczy	84
7.3.2	Linie obsługujące miasta w soboty, niedziele i święta	91
7.4	Propozycje w zakresie alokacji autobusów zeroemisyjnych oraz wyboru systemów ładowania	93
8	Finansowanie usług przewozowych i ich rentowność	96
9	Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych.....	98
10	Zasady organizacji rynku przewozów	103
11	Standardy usług przewozowych	104
12	System informacji dla pasażerów	107
13	Kierunki rozwoju	115
14	Wnioski	118
	Spis tabel	120
	Spis rysunków	120

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

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

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

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

Plan transportowy jest dokumentem ułatwiającym władzom samorządowym (organizatorom transportu) podejmowanie decyzji, które będą wpływać na podnoszenie jakości oraz rozwój transportu. Wykonywanie zadań związanych

z transportem publicznym wynika nie tylko z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, lecz także z ustaw „ustrojowych” poszczególnych jednostek samorządu.

I tak jednym z zadań gminy, które zostało określone w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy o samorządzie gminnym jest wykonywanie, określonych ustawami, zadań publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Polega to na zaspokajaniu potrzeb społecznych w zakresie zapewnienia komunikacji na terenie gminy. Gminne przewozy mają dawać zarówno możliwość przemieszczania się osobom, dla których inna forma transportu nie jest dostępna, a także kształtować zachowania społeczne w zakresie ograniczania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza bariery dla funkcjonowania gospodarki oraz poważnie obniża jakość życia mieszkańców.

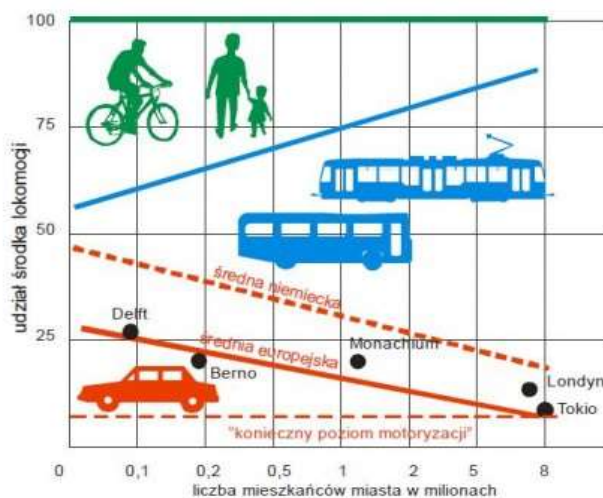
Biorąc pod uwagę ocenę publicznego transportu drogowego osób prezentowaną przez GUS przewozy miejskie w Polsce stanowią nadal około 85% całości autobusowych przewozów pasażerskich. Wynika to przede wszystkim z dużej dostępności tego rodzaju transportu i tradycji. Sytuację transportu publicznego w gminie Racibórz należy ocenić pozytywnie. Mimo, iż na obecny kształt komunikacji miejskiej w Raciborzu miały wpływ niekorzystne czynniki, takie jak: postępujące zmiany demograficzne, wzrost zamożności społeczeństwa oraz restrukturyzacja przemysłu, stale prowadzi się działania mające na celu poprawę jakości oraz dostępności tej formy transportu na terenie gminy. Do działań takich należy zaliczyć: zakup nowoczesnego taboru oraz dostosowywanie kształtu linii i rozkładu jazdy do aktualnych potrzeb mieszkańców. Należy jednak podkreślić, iż budowanie zaufania do tej formy transportu jest powolnym procesem i w głównej mierze zależy od przejrzystej i sprawnej realizacji zadań z zakresu transportu publicznego przez samorząd gminny.

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

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

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

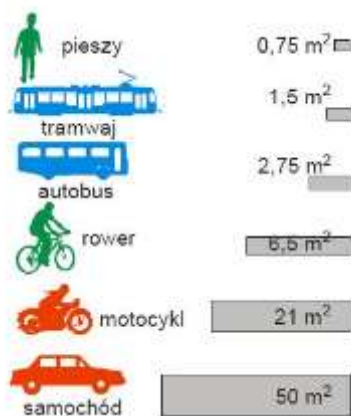
Rysunek 1. Liczba mieszkańców miasta w milionach, a podział zadań transportowych.



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

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

Rysunek 2. Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.



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

Szczegółowe zasady tworzenia i budowy planu transportowego określono w art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w 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 charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; zasady organizacji rynku przewozów;
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Przy opracowywaniu planu należy przede wszystkim uwzględnić:

- koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju;
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- sytuację społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,

w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w gminnych, powiatowych, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Ponadto w planie wykorzystano następujące źródła i informacje:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej na terenie miasta Racibórz;
 - dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Katowicach;
 - dane statystyczne charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną miasta Racibórz;
 - dane z jednostek samorządowych: urzędu pracy, szkół i innych instytucji;
 - publikacje Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
 - opracowanie dr Michała Beima – „Transport miejski w obliczu zmian”- analiza #40
 - publikacje gospodarcze (branżowe);
 - książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
 - strony internetowe:
- Miasta Racibórz: <https://www.raciborz.pl/>

- Głównego Urzędu Statystycznego: <https://stat.gov.pl/>
- Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej: <https://www.sejm.gov.pl/>
- Przedsiębiorstwa Komunalnego w Raciborzu: <https://pk-raciborz.pl/>
- PKS w Raciborzu Sp. z o.o.: <https://www.pksraciborz.pl/>

2 Strategia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminie Racibórz

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

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

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

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

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

- dostępność do usług transportu publicznego wszystkim osobom, w tym zwłaszcza niepełnosprawnym;
- poprawę jakości usług transportu publicznego – poprzez dostosowanie oferty przewozowej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych zwiększających atrakcyjność korzystania z tego transportu;

- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców
- poprawę wizerunku gminy;
- uwzględnianie w rozwoju transportu efektywności ekonomicznej.

3 Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy opracowywaniu planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, należy uwzględnić ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę powiatu lub marszałka województwa.

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

Przy opracowaniu niniejszego planu transportowego należy uwzględnić zapisy Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Wodzisławskiego. Na mocy uchwały Rady Powiatu Raciborskiego nr X/115/2011 z dnia 30 sierpnia 2011 r. organizację przewozów na kierunkach: Racibórz – Wodzisław Śląski oraz Racibórz – Rogów powierzono Powiatowi Wodzisławskiemu. W projekcie planu dla powiatu wodzisławskiego ujęto dwie linie obejmujące swoim zasięgiem także teren Raciborza. Trasy obejmują przejazd z przystanku Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja poprzez dworzec autobusowy przy ul. Batorego i dalej przez dzielnice: Ostróg, Płonia i Brzezie w kierunku Lubomi i Pogrzebienia. Przebieg linii powiatowych będzie częściowo pokrywał się z liniami komunikacji miejskiej na terenie gminy Racibórz. Oddziaływanie transportu powiatowego na transport gminny może być odczuwalne szczególnie na terenie Brzezia. Należy także zauważyć, iż przebieg linii powiatowych zapewni dogodne połączenia jedynie z dworcem autobusowym znajdującym się w Raciborzu przy ulicy Batorego oraz przystankiem znajdującym się na Placu Konstytucji 3 Maja. Ze względu na fakt, iż komunikacja miejska będzie obejmować cały obszar dzielnicy Brzezie oraz zapewni dużo szerszy dostęp do

transportu publicznego na terenie miasta w porównaniu z komunikacją powiatową odstępuje się od analizowania szczegółowego wpływu transportu powiatowego organizowanego przez Powiat Wodzisławski na transport gminny.

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

4 Charakterystyka Miasta Racibórz

4.1 Transport publiczny i jego problemy

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

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

Prawidłowo funkcjonujący system publicznego transportu zbiorowego powinien spełniać następujące wymagania:

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

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

- możliwość dogodnego i sprawnego przemieszczania się,
- zapewnienie korzystnych dla pasażerów godzin podróżowania, poprzez właściwe ułożenie rozkładów jazdy,
- zapewnienie odpowiedniego standardu świadczonych przez operatora usług w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Miasto Racibórz, jako organizator publicznego transportu w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, musi wypracować taki model funkcjonowania systemu transportowego, który sprosta potrzebom przewozowym mieszkańców wszystkich dzielnic Raciborza, a jednocześnie uwzględni możliwości finansowe budżetu miasta oraz możliwości techniczne przewoźników – operatorów. Należy podkreślić, iż

oczekiwania mieszkańców są coraz większe, natomiast możliwości finansowe organizatora i techniczne operatora nie zawsze za nimi nadążają. Bezdyskusyjny pozostaje fakt, iż podniesienie standardów funkcjonowania transportu publicznego jest jednoznaczne z podniesieniem jakości przejazdu jego środkami. Jednakże często wiąże się to ze wzrostem cen za przejazd, które stanowią najważniejszy element usług przewozowych w publicznym transporcie. Wszystkie te uwarunkowania powodują, że bardzo trudno jest spełnić oczekiwania w zakresie stosowania niskich taryf za korzystanie z usług transportu publicznego.

4.2 Położenie geograficzne miasta

Racibórz to średniej wielkości miasto, położone w południowej Polsce w województwie śląskim, w powiecie raciborskim, nad rzeką Odrą, niedaleko granicy z Czechami. Powierzchnia miasta wynosi 75 km². Miasto leży w południowo-zachodniej części województwa, w niedużej odległości od następujących miast: Ostrawa (30 km), Katowice (75 km), czy Opole (75 km). Miasto Racibórz graniczy:

- od północy z Gminą Rudnik i Gminą Nędza,
- od wschodu z Gminą Kornowac i Lubomia,
- od południa z Gminą Krzyżanowice i Gminą Krzanowice,
- od zachodu z Gminą Pietrowice Wielkie.

Racibórz jest centralnym ośrodkiem powiatu raciborskiego, swoją siedzibę ma tutaj Starostwo Powiatowe oraz oddziały innych instytucji tj.: Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna, Ośrodek Doradztwa Rolniczego - Oddział w Raciborzu, Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa - Oddział w Raciborzu i inne.

Miasto Racibórz jest obszarem dobrze uprzemysłowionym. Na jego terenie znajdują się takie spółki jak: Rafako S.A., Henkel S.A., Cobex Polska Sp. z o.o. oraz Mieszko S.A. Równoległe z rozwojem przemysłu w mieście podejmowane są liczne działania na rzecz ochrony środowiska.

Położenie Gminy Racibórz na tle powiatu raciborskiego przedstawiono na poniższym rysunku.

Rysunek 3. Położenie Raciborza na tle podziału administracyjnego powiatu raciborskiego



Źródło: <https://www.powiatraciborski.pl/gminy/index.html>

Gmina Racibórz podzielona jest na 11 jednostek osadniczych: Centrum, Nowe Zagrody, Ocice, Stara Wieś, Miedonia, Ostróg, Markowice, Płonia, Brzeziny, Sudoł, Studzienna¹.

1. **Centrum** – jedna z najstarszych dzielnic Raciborza wraz z dzielnicą Nowe Zagrody składa się na element śródmieścia;
2. **Nowe Zagrody** wyznaczają ulice: Staszica, Wojska Polskiego, Mariańska i Mysłowicka;
3. **Ocice** – dzielnica dobrze skomunikowana, zarówno z centrum miasta poprzez ulice: Ocicką i Opawską, jak również z drogą wojewódzką 919 Racibórz – Pietraszyn – Opawa (Cz) oraz poprzez DW 919 i wspomnianą ulicę Ocicką z drogą krajową nr 45 Chałupki – Racibórz – Złoczew, a także DW 416 Racibórz – Kietrz – Głubczyce. Ocice mają dostęp do komunikacji miejskiej prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne Racibórz Sp. z o.o., jak i usług PKS;

¹ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, TOM I - Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego - tekst studium str. 6, dokument przyjęty Uchwałą nr XXXVIII/575/2009 Rady Miasta Racibórz z dnia 30 grudnia 2009 r.

4. **Stara Wieś oraz Miedonia** – dzielnice rozłożone na lewym brzegu Odry wzdłuż DK nr 45 Chałupki – Racibórz – Złoczew. Tzw. brama na Opolszczyznę w kierunku Opola. Oś komunikacyjną wyznacza rondo Solidarności, przez które biegnie DK 45 od Chałupki w stronę Opola oraz DW 416 Racibórz – Kietrz – Głubczyce. Obie dzielnice mają dostęp do komunikacji miejskiej prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne Racibórz Sp. z o.o., jak i usług PKS;
5. **Ostróg** – dzielnica rozłożona na prawym brzegu Odry, dobrze skomunikowana poprzez DW 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna oraz DW 919 w kierunku Gliwic. Dzielnica ma dostęp do komunikacji miejskiej prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne Racibórz Sp. z o.o., jak i usług PKS;
6. **Markowice** – dzielnica położona w północno-wschodniej części miasta, dobrze skomunikowana poprzez DW 919, która umożliwia łatwy dojazd z Markowic do centrum Raciborza oraz szybkie dotarcie do autostrady A4, natomiast drogą wojewódzką nr 923 można w krótkim czasie dotrzeć do Rybnika. Markowice mają dostęp do komunikacji miejskiej prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne Racibórz Sp. z o.o., jak i usług PKS. W tej dzielnicy mieści się dworzec kolejowy znajdujący się na międzynarodowej linii: Wrocław- Opole – Racibórz – Chałupki/Bogumin.
7. **Płonia** – dzielnica położona na wschód od centrum, stanowiąca teren atrakcyjny inwestycyjnie. Przez dzielnicę przebiega DW nr 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna. Płonia ma dostęp do komunikacji publicznej.
8. **Brzezie** – od północnej strony dzielnica ma dostęp do DW 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna. Od południa przez Brzezie biegnie droga powiatowa nr 3512 relacji: Racibórz – Lubomia – Wodzisław Śląski, stanowiąca dogodne połączenie Raciborza z autostradą A1 Gorzyczki-Gdańsk. Brzezie ma dostęp do komunikacji miejskiej prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. na wysokości Dębicza, czy centrum w rejonie kościoła, oraz do komunikacji PKS realizowanej w ramach linii użyteczności publicznej organizowanych przez powiat wodzisławski.
9. **Sudół oraz Studzienna** – dwie sąsiadujące ze sobą dzielnice, położone u wylotu miasta w kierunku południowym, wzdłuż DK 45 relacji Chałupki – Racibórz – Złoczew. Obie dzielnice mają spory potencjał terenów pod budownictwo jednorodzinne. Przez Studzienną przebiega nieczynna linia kolejowa, łącząca Racibórz z Głubczycami. Głównym atutem dzielnic jest położenie wzdłuż drogi krajowej, ułatwiającej szybką komunikację. Studzienna i Sudół mają dostęp do komunikacji miejskiej prowadzonej przez Przedsiębiorstwo Komunalne oraz do usług PKS.
10. **Obora** – w tej dzielnicy znajduje się duże centrum handlowe, basen miejski oraz Arboretum Bramy Morawskiej. Dzielnica posiada swobodny dostęp do komunikacji miejskiej oraz do usług PKS. Przez dzielnicę przebiega droga lokalna łącząca Oborę z Markowicami.

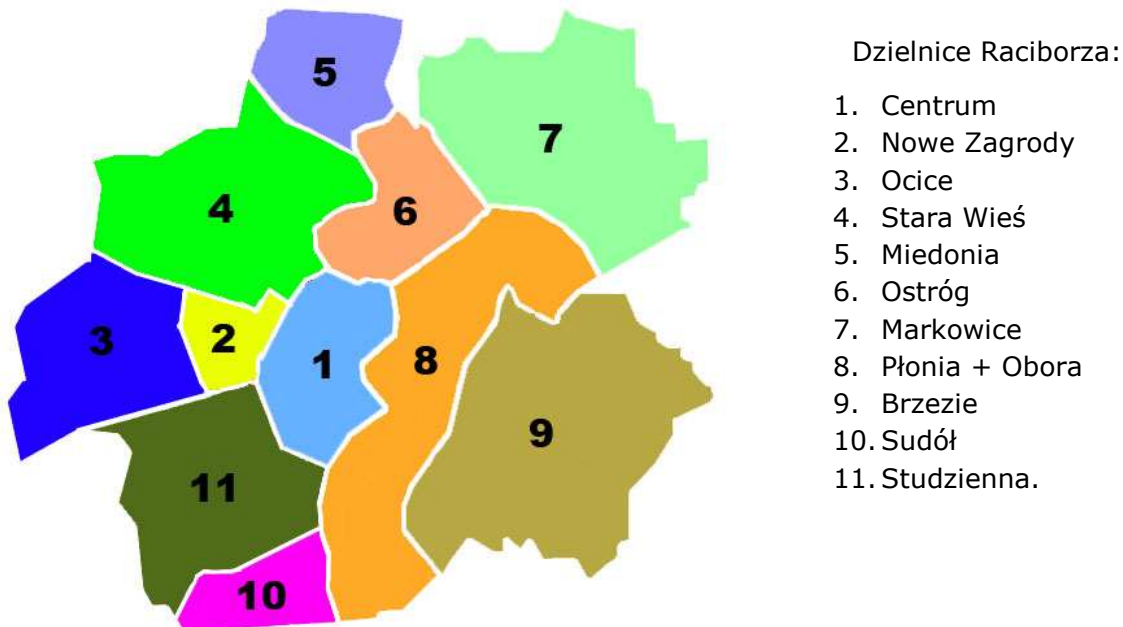
Położenie geograficzne poszczególnych dzielnic Raciborza ma istotny wpływ na sieć komunikacyjną, czyli układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego, jakim jest Miasto Racibórz, bowiem przy ustalaniu przebiegu poszczególnych linii należy uwzględnić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

- gęstość zaludnienia obszaru objętego planem transportowym,
- lokalizację obiektów użyteczności publicznej,
- rynek pracy,

- edukację,
- ochronę zdrowia,
- kulturę, turystykę i sport.

Na poniższym rysunku przedstawiono dzielnice Raciborza.

Rysunek 4. Podział Raciborza na dzielnice.



Źródło: <https://www.szkolnictwo.pl/szukaj,Racib%C3%B3rz>

Wyróżnikiem Raciborza jest także wyjątkowe położenie geograficzno-krajobrazowe. Miasto jest zlokalizowane w samym sercu Europy, w południowo – zachodniej części Polski, w mniej więcej równej odległości od kluczowych z gospodarczego punktu widzenia ośrodków europejskich takich jak: Warszawa, Praga, Wiedeń (znajdujących się promieniu średnio 350 km) oraz Berlin i Budapeszt oddalonych o ok. 500 km. Racibórz jest częścią województwa śląskiego. Południowe granice powiatu raciborskiego stanowią jednocześnie granicę polsko-czeską – na terenach administracyjnych powiatu znajduje się przejście graniczne w oddalonej od Raciborza o 7 km miejscowości Pietraszyn.

Racibórz leży w dolinie górnej Odry, przyciągając malowniczością krajobrazu lasów i rezerwatów, przecinanych korytem drugiej najdłuższej rzeki w Polsce. Dzięki dobrze rozwiniętej bazie noclegowo-gastronomicznej stanowi także doskonały punkt wypadowy dla wycieczek po Kotlinie Raciborsko-Oświęcimskiej i jej okolicach.

4.3 Komunikacja

Racibórz leży w bliskiej odległości od 3 miast wojewódzkich:

- Ostrawa (Republika Czeska) – 45 km
- Katowice – 76 km
- Opole – 78 km

Aby dotrzeć do Krakowa (stolica woj. małopolskiego), trzeba pokonać odległość 145 km, a chcąc osiągnąć Wrocław - zaledwie 15 km więcej. Od stolicy Polski – Warszawy, Racibórz dzieli 372 km. O 39 km bliżej położona jest stolica Austrii – Wiedeń, zaś podróż do Budapesztu wiąże się z przebyciem 526 km.

Najbliższe międzynarodowe lotnisko znajduje się w Ostrawie w odległości ok. 69 km od Raciborza, zaś od portu lotniczego Katowice-Pyrzowice Racibórz jest oddalony o 90 km.

Autostrada A4 biegnie 40 km od Raciborza. Najbliższy węzeł autostrady A1 znajduje się 37 km od miasta. Natomiast czeską autostradę D1 można osiągnąć po przebyciu 29 km.

Na poniższym rysunku zaprezentowano położenie miasta względem dużych aglomeracji miejskich w Polsce oraz Europie Środkowej.

Rysunek 5. Położenia Miasta Racibórz na tle dużych aglomeracji miejskich



Źródło: https://www.raciborz.pl/invest_in_raciborz/ogolnie_raciborz

4.4 Sieć drogowa i kolejowa w mieście

Sieć drogowa

Przez Racibórz przebiega wiele ważnych drogowych szlaków komunikacyjnych zapewniających komunikację z dużymi ośrodkami miejskimi. W skład układu drogowego miasta wchodzi drogi publiczne wszystkich kategorii:

- 1. Drogi krajowej: DK nr 45** relacji Chałupki – Racibórz – Opole – Kluczbork – Praszka – Wieluń – Złoczew.
- 2. Drogi wojewódzkie:**
 - **DW nr 416** relacji Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz,
 - **DW nr 915** relacji Racibórz – Zawada Książęca – Ciechowice,
 - **DW nr 916** relacji Pietraszyn – Samborowice – Racibórz,
 - **DW nr 917** relacji Krzanowice – Racibórz – Sudół,
 - **DW nr 919** relacji Racibórz – Rudy -Sośnicowice,
 - **DW nr 935** relacji Racibórz – Rydułtowy – Rybnik – Żory – Pszczyna,
 - **DW nr 923** relacji Racibórz-Markowice – Rzuchów (gm. Kornowac).

3. Drogi powiatowe:

- 3500 S – ulica Podmiejska,
- 3512 S – ulica Brzeska,
- 3543 S – ulica Pogrzebieńska,
- 3540 S – ulica Dębiczna,
- 3548 S – ulica Piaskowa, ulica Kolejowa, ulica Kościuszki, ulica Łąkowa, Plac Konstytucji 3 Maja, ulica Ocicka, ulica Wiejska,
- 3549 S – ulica Czynu Społecznego.

4. Drogi gminne

Aktualnie długość wszystkich dróg publicznych na terenie Raciborza wynosi 173 km, w tym gminnych jest 118,7 km, co stanowi 68,5 % ogółu. W stanie istniejącym, drogi: krajowa, wojewódzkie, powiatowe i w części gminne, których klasę techniczną określono na GP (główna ruchu przyspieszonego), G (główna) i Z (zbiorcza), stanowią układ podstawowy. Układ ten zapewnia połączenia komunikacyjne z poszczególnymi częściami miasta. Pozostałe gminne drogi publiczne, to jest klasy L (lokalne) i D (dojazdowe) tworzą układ uzupełniający. Ponadto istnieje sieć dróg wewnętrznych – osiedlowych, które znajdują się w zarządzie poszczególnych administracji osiedli (np. Spółdzielni Mieszkaniowej „Nowoczesna”, Miejskiego Zarządu Budynków, Wspólnot Mieszkaniowych itp.) oraz dróg transportu rolniczego, które w przeważającej części stanowią własność gminy.

Tabela 1. Podział dróg publicznych w mieście

Kategoria drogi	Długość w km	%
drogi krajowe	9,85	5,69%
drogi wojewódzkie	24,86	14,35%
drogi powiatowe	19,85	11,45%
drogi gminne	118,7	68,51%
razem	173,26	100,00%

Źródło: *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej Miasta Racibórz, str. 47*

Sieć kolejowa

Sieć kolejową na terenie gminy tworzą linie:

- **o znaczeniu państwowym:** dwutorowa zelektryfikowana magistrala kolejowa (linia nr 151) relacji: Wrocław Brochów – Opole - Kędzierzyn Koźle - Chałupki - granica państwa, stanowiąca element ciągu E-59 (główniej międzynarodowej linii kolejowej /AGC/ relacji: Malmo - Ystad - Świnoujście - Szczecin – Kostrzyn nad Odrą - Zielona Góra - Wrocław - Chałupki - granica państwa) ze stacjami węzłowymi na terenie miasta: Racibórz oraz Racibórz Markowice; na linii tej prowadzone są przewozy pasażerskie i towarowe,
- **o znaczeniu lokalnym:** jednotorowe nieelektryfikowane linie kolejowe:
 - Nr 176 Racibórz Markowice – Olza – nieużytkowana i przeznaczona do likwidacji
 - Nr 177 relacji Racibórz – Pietrowice Wielkie – Baborów – Głubczyce;

Na linii Nr 177 prowadzone są sporadycznie tylko przewozy towarowe – ruch pasażerski został całkowicie zawieszony.

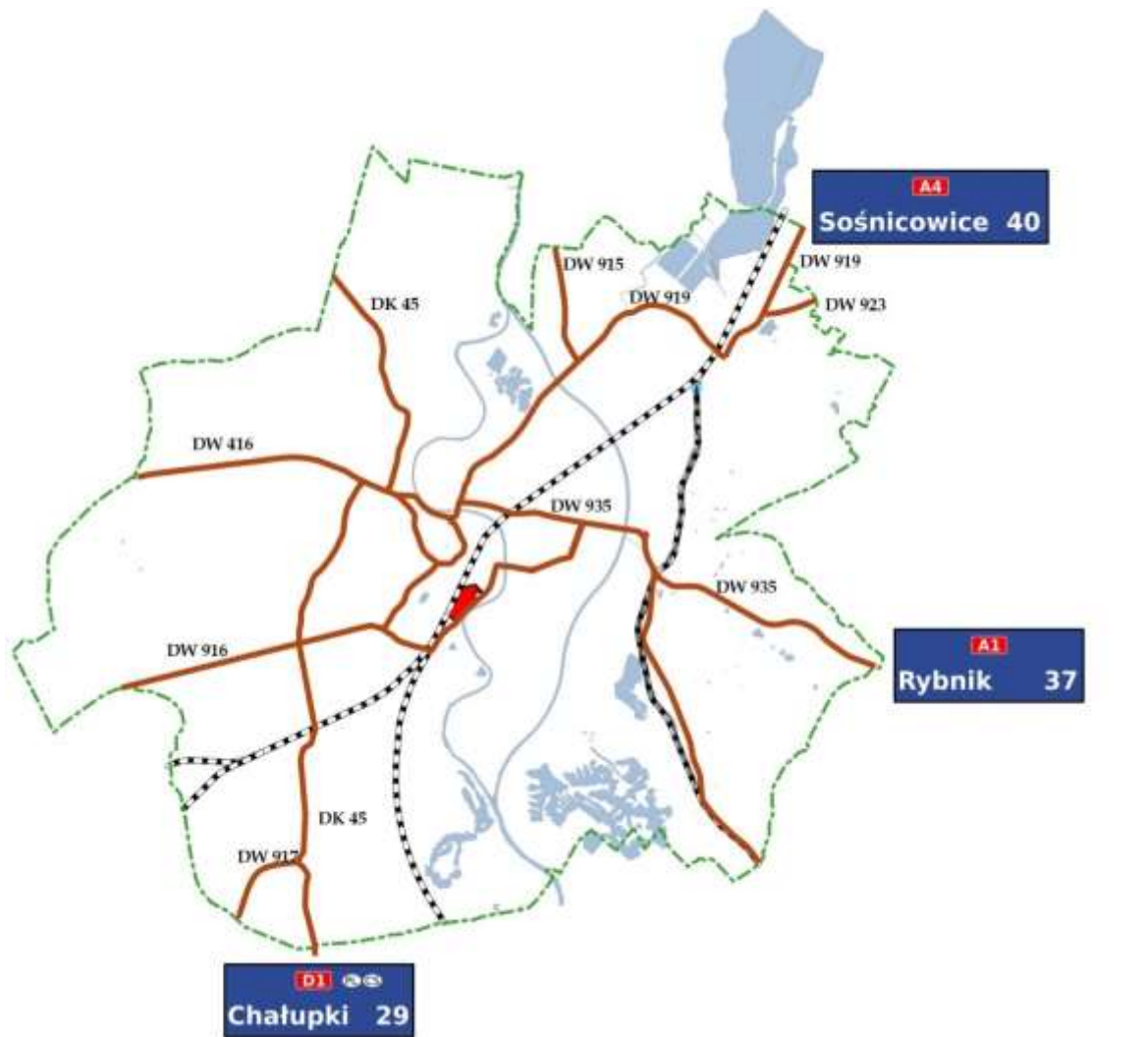
W Raciborzu znajduje się węzeł kolejowy z połączeniami pasażerskimi (REGIO) m.in. do Katowic, Rybnika, Kędzierzyna-Koźla oraz Chałupek.

Obecnie działają dwie pasażerskie stacje kolejowe:

- Racibórz
- Racibórz Markowice

Na poniższym rysunku zaprezentowano układ głównych dróg kołowych oraz sieć kolejową na terenie miasta.

Układ drogowy miasta



Źródło: opracowanie własne na podstawie

https://www.raciborz.pl/invest_in_raciborz/ogolnie_raciborz

Rozwój infrastruktury drogowej na terenie miasta

Spośród kluczowych inwestycji w infrastrukturę drogową będących w toku realizacji należy wyróżnić:

- Budowa regionalnej drogi Racibórz - Pszczyna

Droga szybkiego ruchu wytyczająca nowy przebieg Drogi Wojewódzkiej 935, która będzie jednocześnie spełniała funkcję części obwodnicy Raciborza. Dzięki tej inwestycji udrożniony

zostanie ruch w samym Raciborzu, jak również pozwoli na szybkie połączenie naszego miasta z Rybnikiem, a dalej z autostradami A1 i A4.

- Budowa drugiego odcinka wschodniej obwodnicy Miasta Racibórz na trasie od Regionalnej Drogi Racibórz - Pszczyzna do DK 45 w Sudole. Obecnie rozpoczęte zostały prace związane z opracowaniem dokumentacji projektowej.

Poziom motoryzacji w mieście

Z obserwacji liczby samochodów poruszających się na terenie Miasta Racibórz można stwierdzić, że liczba samochodów osobowych rejestrowanych w Raciborzu przypadająca na 1000 mieszkańców stale rośnie. 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 da gwarancję dogodnego i wygodnego przemieszczania się pasażerów oraz możliwość regularnego dojazdu do prawie wszystkich instytucji publicznych, szkół i zakładów pracy na terenie gminy.

Z roku na rok, w mieście obserwuje się wzrost liczby pojazdów. Wskaźnik motoryzacji w Raciborzu w roku 2018 wynosi 912 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

W przeciągu 3 lat, liczba pojazdów, w tym samochodów osobowych wzrosła o 12%.

W poniższej tabeli przedstawiono dane za ostatnie 3 lata przedstawiające ilość zarejestrowanych pojazdów w mieście Racibórz.

Tabela 2. Liczba zarejestrowanych pojazdów w Raciborzu w latach 2016-2018

Lp.	Rodzaj pojazdu	Ilość na koniec 2016	Ilość na koniec 2017	Ilość na koniec 2018
1.	Samochody osobowe	44 659	46 125	50 178
2.	motocykle	1 920	2 054	2 157
3.	autobusy	306	322	343
4.	Samochody ciężarowe i pojazdy specjalne	6 038	6 299	6 784
5.	motorowery	1 662	1 724	1 867
6.	Ciągniki rolnicze	778	812	874
7.	Kolejki turystyczne	1	1	1
8.	Pojazdy samochodowe inne (quady)	115	121	129
9.	Przyczepy/ naczepy	5 013	5 387	5 632
	razem	60 492	62 845	67 965

Źródło: dane Starostwo Powiatowe w Raciborzu

Polskie miasta należą do czołówki europejskiej pod względem poziomu motoryzacji. Według danych Eurostatu, liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w polskich miastach, wynosząca średnio 530, przekracza średnią dla miast europejskich, ustaloną na poziomie 449.

4.5 Demografia

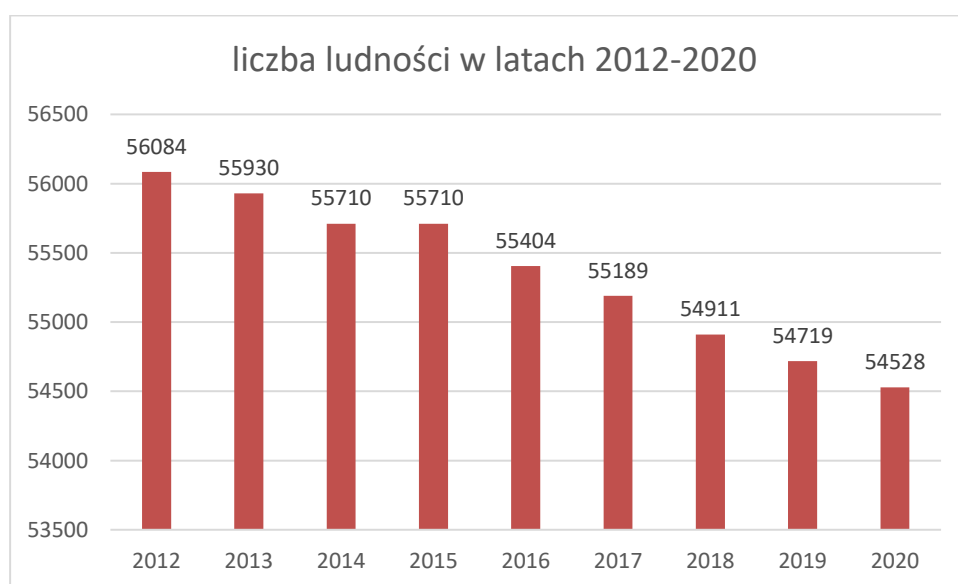
Według danych pozyskanych z GUS - liczba mieszkańców w Raciborzu na koniec 2017 r. wynosiła 55 189 osoby. W porównaniu z 2012 r. (56 084) nastąpił spadek liczby ludności o 895 osób (ok. 1,1 %). Średnia gęstość zaludnienia na terenie Raciborza na koniec 2017r. wyniosła ok. 735,8 osób/km². Szacuje się, że w kolejnych latach będzie następował dalszy spadek liczby ludności.

Tabela 3. Liczba ludności w mieście w latach 2012-2020 (prognoza)

Liczba ludności w roku:									
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	2019*	2020*	
						<i>prognoza</i>	<i>prognoza</i>	<i>prognoza</i>	
56 084	55 930	55 710	55 710	55 404	55 189	54 911	54 719	54 528	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

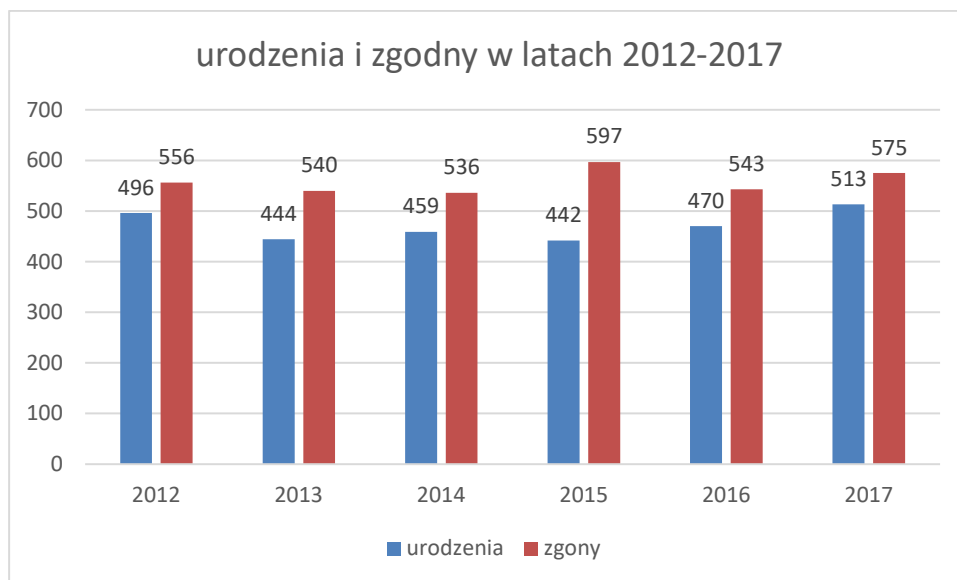
Rysunek 6. Wykres liczb ludności w mieście w latach 2012-2020 (prognoza)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2012-2017 w Raciborzu występował ujemny przyrost naturalny. W latach 2016-2017 odnotowano znaczny wzrost liczby urodzeń. Przyrost naturalny kształtował się następująco: rok 2012 – 60, rok 2013 96,00, rok 2014 -77, rok 2015 -155, rok 2016 -73, rok 2017 -62.

Rysunek 7. Urodzenia i zgony w mieście Racibórz w latach 2012-2017

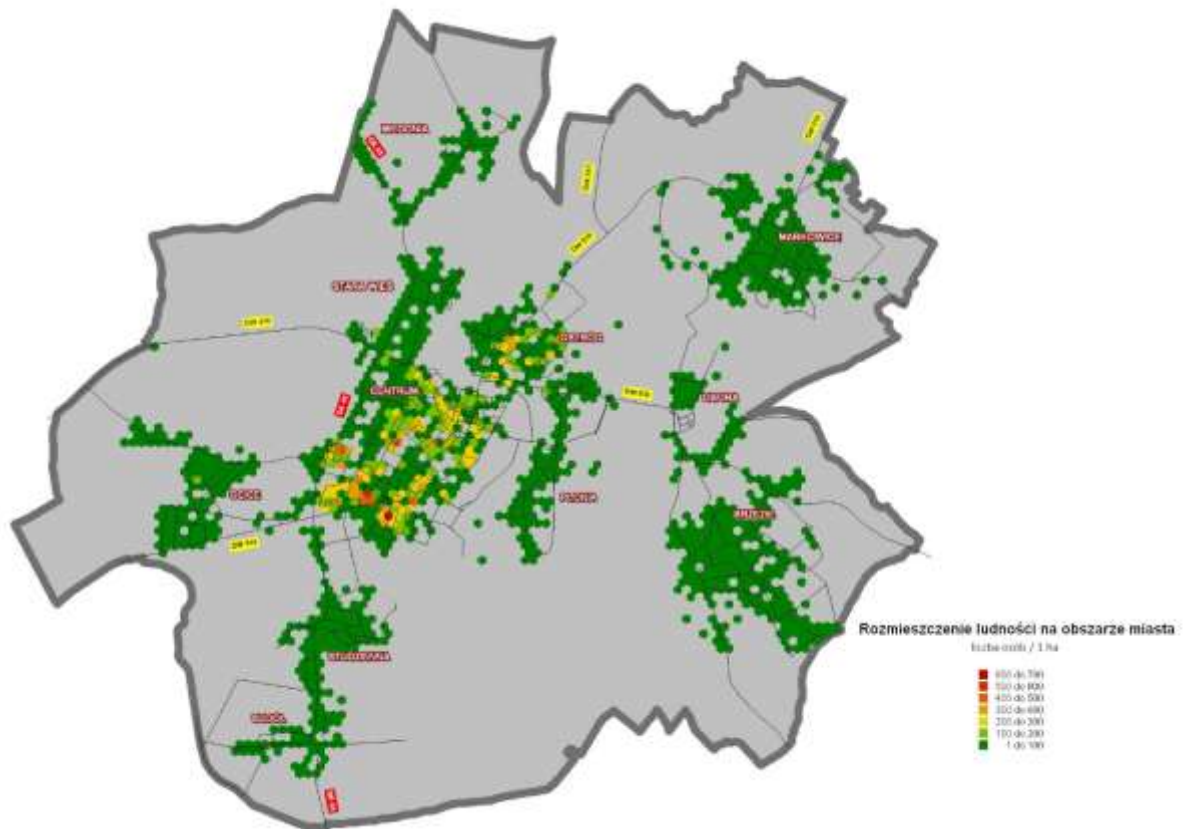


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Jednym z istotnych parametrów, pozwalającym ocenić potrzeby przewozowe danego obszaru jest gęstość zaludnienia. Gęstość zaludnienia w mieście na koniec 2017 r. wynosi ok. 735 mieszkańców/km² (dla porównania: w powiecie raciborskim jest ono równe 212 mieszkańców/km², w mieście Rybnik – 953 mieszkańców/km² a w całym województwie - 376 mieszkańców/km²).

Analizując dane informujące, ile osób mieszka na danym terenie można właściwie ułożyć przebieg linii komunikacyjnych oraz właściwie dobrać rodzaj środków transportu, którymi komunikacja publiczna jest realizowana. Ma to duży wpływ na rentowność przewozów.

Rysunek 8. Gęstość zaludnienia w poszczególnych dzielnicach miasta.



Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Miasta Racibórz z 2014 r.

Zaludnienie w poszczególnych dzielnicach kształtuje się następująco:

- Brzezie - 2579 osób,
- Ocice - 2496 osób,
- Studzienna/Sudół - 2326 osób,
- Miedonia - 574 osób,
- Markowice - 2161 osób,
- Płonia - 2029 osób,
- oraz Śródmieście, Ostróg, Nowe Zagrody i Stara Wieś - 40609 osób.

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

Liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia danego terenu powinna stanowić bardzo istotny czynnik zarówno przy doborze taboru autobusowego podczas ustalania sieci przewozowej, a także przy ustalaniu ilości przystanków autobusowych na danym obszarze. Im większa liczba mieszkańców oraz gęstość zaludnienia, tym ilość przystanków powinna być większa.

Pod względem płci, struktura demograficzna w latach w roku 2016 – 2017 kształtowała się następująco: w roku 2017: populacja kobiet wyniosła 52,42%, natomiast populacja mężczyzn 47,57%, a w roku 2016: populacja kobiet wyniosła 52,34%, natomiast populacja mężczyzn 47,66%.

Pod względem ekonomicznej klasyfikacji grup wiekowych statystykę zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 4. Ekonomiczna klasyfikacja grup wiekowych w latach 2015-2017

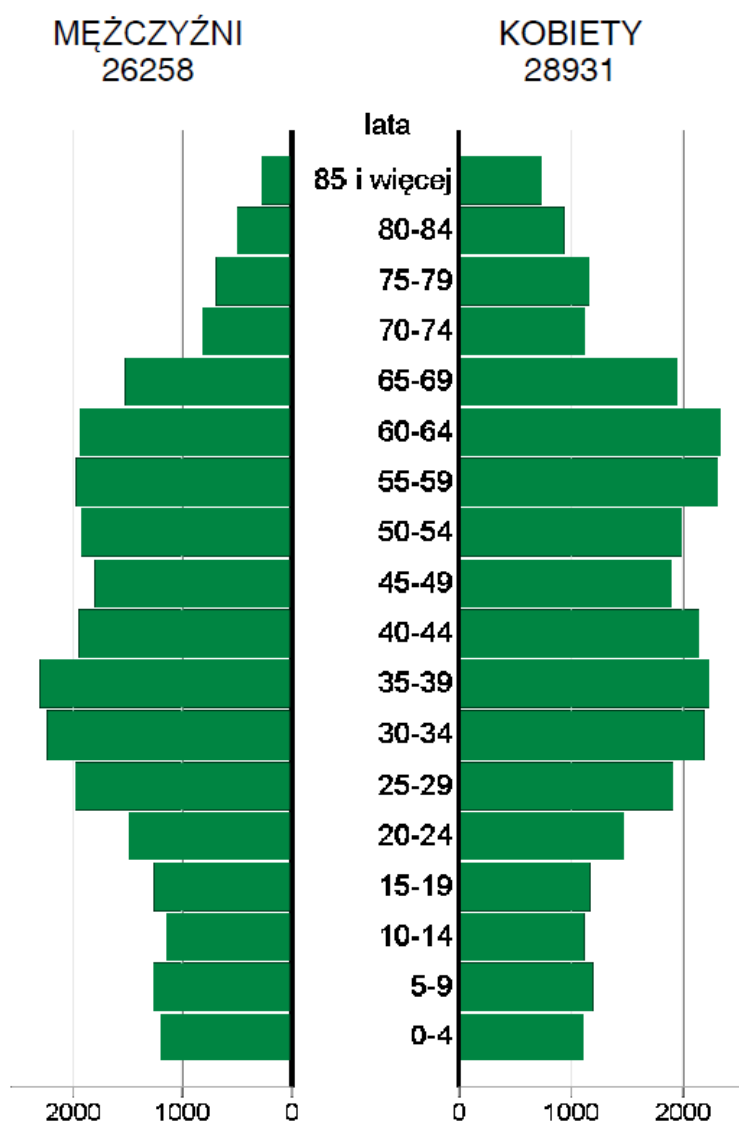
ROK	ogólnie		Wiek przedprodukcyjny		Wiek produkcyjny		Wiek poprodukcyjny	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%
2017	55 189	100%	7 025	100%	36 134	100%	12 030	100%
<i>kobiety</i>	28 931	52,43%	3 417	48,64%	17 287	47,84%	8 227	68,38%
<i>mężczyźni</i>	26 258	47,57	3 608	51,35%	18 847	52,16%	3 803	31,62%
2016	55 404	100%	6 992	100%	36 755	100%	11 657	100%
<i>kobiety</i>	26 407	47,66%	3 381	48,35%	17 624	47,95%	7 992	68,55%
<i>mężczyźni</i>	28 997	55,34%	3 611	51,64%	19 131	52,05%	3 665	31,45%
2015	55 492	100%	6 965	100%	37 320	100%	11 207	100%
<i>kobiety</i>	29 084	52,41%	3 391	48,68%	17 959	48,12%	7 734	69,01%
<i>mężczyźni</i>	26 408	48,59%	3 574	51,32%	19 361	51,88%	3 473	30,99%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Dynamika na raciborskim rynku pracy jest stosunkowo wysoka i stabilna. 65,74% mieszkańców Raciborza jest w wieku produkcyjnym, a 12,72% w wieku przedprodukcyjnym.

Taka struktura demograficzna miasta świadczy o jego potencjale i możliwości dalszego rozwoju, w tym przyciągania inwestorów.

Rysunek 9. Piramida ludności wg płci i wieku w 2017 r.



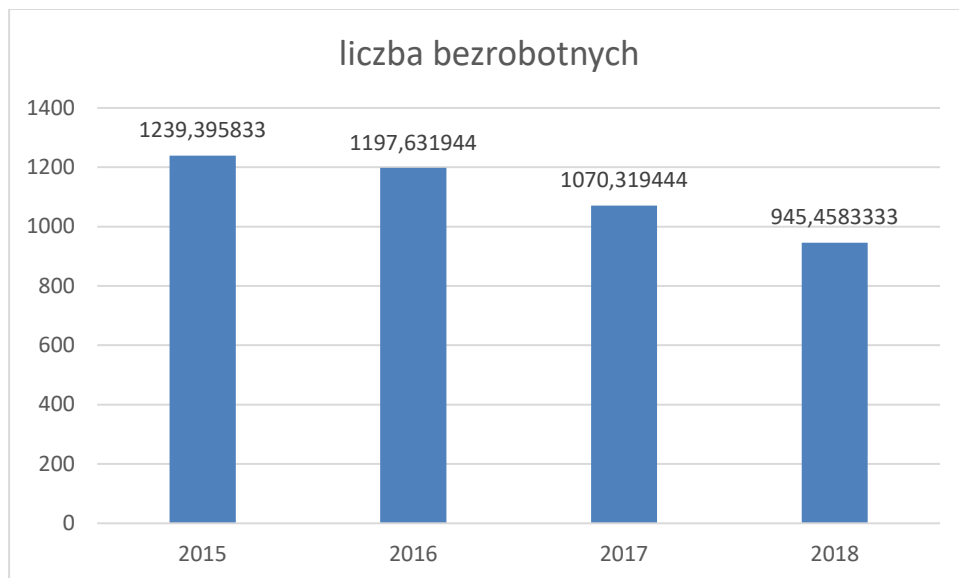
Źródło: opracowanie GUS – vademecum samorządowca 2018 – Gmina Racibórz

Bezrobocie

Zgodnie z danymi Powiatowego Urzędu Pracy, w Raciborzu rejestruje się systematyczny spadek liczby bezrobotnych. Na koniec 2018 roku liczba ta wyniosła 945 osób, co stanowi spadek wielkości 12% w stosunku do roku poprzedniego.

Natomiast liczba bezrobotnych w mieście na koniec marca 2019r. wynosiła 931 osób.

Rysunek 10. Liczba bezrobotnych w latach 2015-2018



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Raciborzu

Stosunkowo największą grupę bezrobotnych w ostatnich 4 latach stanowiły osoby w wieku 25 - 34 lata. W 2010 roku grupa ta stanowiła 28,5% całej populacji bezrobotnych. Drugą grupą jest przedział wiekowy 45 - 54, grupa ta stanowiła 22,1% bezrobotnych. Niepokojącym zjawiskiem jest wzrost liczby osób bezrobotnych w przedziale wiekowym od 55-59 lat oraz 60 - 64 lata.

- Najliczniejszą grupą wiekową wśród mieszkańców Raciborza są kobiety i mężczyźni w wieku od 30-34 lat.
- Stopa bezrobocia w mieście w latach 2015-2017 wynosiła odpowiednio: 3,32%, 3,26%, 2,96%.
- Natomiast w latach 2015-2018 stopa bezrobocia w powiecie raciborskim wahała się w granicach 7,2 - 4,64% co stanowi wartość niższą od średnich: krajowej oraz wojewódzkiej.

4.6 Gospodarka

Racibórz od wielu lat uchodzi za silny ośrodek gospodarczy i handlowy, posiadający długoletnie tradycje w przemyśle chemicznym, przetwórstwie rolno-spożywczym, słynący z lokalizacji renomowanych, dużych oraz małych i średnich przedsiębiorstw, znanych z jakości swych produktów. Wysoki poziom raciborskiego biznesu potwierdza fakt posiadania przez tutejsze przedsiębiorstwa certyfikatów ISO z serii 9000 i 14 000 oraz to, że zakłady pracy: Rafako S.A., Mieszko S.A., Henkel Polska Sp. z o.o. Oddział w Raciborzu, Cobex

notowane są na giełdach krajowych bądź zagranicznych, co stawia miasto w krajowej czołówce.

Raciborskie spółdzielnie i firmy znajdują się obecnie w ścisłym gronie producentów kooperujących z odbiorcami zagranicznymi. Dominujące gałęzie przemysłu to: przemysł chemii gospodarczej, cukierniczy, maszynowy.

Według stanu na 31.12.2018 r. w mieście zarejestrowanych było 5 039 jednostek gospodarczych, z czego sektor prywatny reprezentuje 4 772 podmiotów, a sektor publiczny 267 podmiotów. Znacznie przeważa ilość podmiotów w sektorze prywatnym, po okresie wzrostu we wcześniejszej dekadzie, zaobserwowano spadek liczby podmiotów. W sektorze publicznym, jak i prywatnym zaobserwowano spadek ilości podmiotów w omawianych latach. W sektorze podmiotów działających w sektorze publicznym największe znaczenie odgrywają państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego (104). W sektorze prywatnym największą rolę odgrywają osoby fizyczne prowadzące własną działalność gospodarczą (3 298), spółki handlowe (458) oraz fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne (140). Wskaźnik przedsiębiorczości wyrażony liczbą podmiotów gospodarczych na 10 000 mieszkańców wynosi dla Miasta Racibórz 941 i jest wyższy od wskaźnika dla powiatu raciborskiego: 783 oraz niższy od średniej wojewódzkiej wynoszącej 1 019.

Tabela 5. Podział podmiotów gospodarki narodowej w mieście Racibórz

Rodzaj sektora	Liczba podmiotów
sektor publiczny - ogółem	267
państwowe i samorządowe jednostki prawa budżetowego	104
przedsiębiorstwa państwowe	2
spółki handlowe	10
inne – wyżej niesklasyfikowane	151
sektor prywatny - ogółem	4772
sektor prywatny - osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	3 298
sektor prywatny - spółki handlowe	458
sektor prywatny - spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego	60
sektor prywatny - spółdzielnie	11
sektor prywatny - fundacje	15
sektor prywatny - stowarzyszenia i organizacje społeczne	125
inne – wyżej niesklasyfikowane	805

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 6. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w mieście Racibórz w latach 2015-2018

rok	Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny
2015	5 223	273	4 950
2016	5 136	276	4 860
2017	5 115	268	4 847
2018	5 039	267	4 772

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W Raciborzu prowadzona jest działalność gospodarcza praktycznie we wszystkich istniejących branżach (wg sekcji PKD). Najwięcej podmiotów gospodarczych (1 153) prowadzi działalność w obszarze sekcji G (Handel hurtowy i detaliczny). Ilość podmiotów zarejestrowanych w tej sekcji na przestrzeni ostatnich lat ulega minimalnym zmianom, co oznacza, iż w branży tej przedsiębiorcy uzyskali określoną stabilność, a rynek nie wymusza nagłych zmian. Znacząca ilość podmiotów gospodarczych (512) prowadzi działalność w sekcji F (Budownictwo). Zważywszy na bardzo dynamiczny rozwój tego sektora, można zakładać, iż ilość przedsiębiorstw wykonujących swą działalność w obszarze sekcji F w najbliższych latach nie ulegnie zmniejszeniu. Na terenie miasta do ewidencji działalności gospodarczej wpisana jest następująca ilość podmiotów gospodarczych w podziale na poszczególne sektory.

Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane na terenie Miasta Racibórz wg wybranych sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) w 2018 r.

Nazwa sekcji wg PKD	Liczba podmiotów
A. Rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo i rybactwo	51
B. Górnictwo i wydobywanie	4
C. Przetwórstwo przemysłowe	490
D. Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	6
E. Dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	14
F. Budownictwo	512
G. Handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	1153
H. Transport, gospodarka magazynowa	223
I. Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	161
J. Informacja i komunikacja	156
K. Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	140
L. Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	488
M. Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	482
N. Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	165
O. Administracja publiczna i obrona narodowa, obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	21
P. Edukacja	221
Q. Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	304
R. Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	102
SiT. Pozostała działalność usługowa	338

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Niewątpliwym atutem raciborskich przedsiębiorstw są posiadane certyfikaty ISO serii 9000 oraz 14000. Bezpośrednie sąsiedztwo z ośrodkami przemysłu Śląska, a także aglomeracją Ostrawy, stwarza olbrzymie możliwości powiązań kooperacyjnych i handlowych. Sieć dróg o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, dobry dostęp do autostrad, powiązania kolejowe, bliskie położenie portów lotniczych w Pyrzowicach i Ostrawie decydują o atrakcyjności regionu dla potencjalnych inwestorów.

Inwestorzy zagraniczni

Inwestorzy zagraniczni mają ogromny wpływ na pobudzanie konkurencyjności i rozwoju gospodarki w mieście. Wzrost ilości inwestycji zagranicznych w mieście powoduje zainteresowanie miastem kolejnych inwestorów, wpływa także na postrzeganie miasta w kategoriach miejsca atrakcyjnego do zamieszkania, odwiedzania, spędzania czasu wolnego.

Do grupy inwestorów zagranicznych działających w Raciborzu należą między innymi:

- Henkel S.A.,
- Schiever Polska Sp. Z o.o.,
- COBEX S.A.,
- DHL.

Największe firmy w mieście

Racibórz jest ważnym ośrodkiem produkcji urządzeń solarnych. Szacuje się, że na taśmach produkcyjnych raciborskich zakładów wytwarzanych jest 40 proc. krajowego wolumenu produkcji tych urządzeń, co czyni Racibórz kluczowym dla branży odnawialnych źródeł energii miastem w Polsce. W sektorze odnawialnych źródeł energii swoje wyroby produkują tak uznani producenci jak m.in.:

- **Sunex S.A.** – producent kolektorów słonecznych, pomp ciepła, fotowoltaiki oraz osprzętu.
Adres: ul. Piaskowa 7, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.sunex.pl/>
- **Ensol Sp. z o.o.** – jeden z wiodących w Polsce producentów kolektorów słonecznych.
Adres: ul. Piaskowa 11, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://ensol.pl/>

Z innych firm prowadzących z sukcesami działalność gospodarczą w Raciborzu należy wymienić:

- **Koltech Sp. z o.o.** – projektowanie i produkcja maszyn, nowoczesne systemy PLM.
Adres: ul. K. Malczewskiego 1, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.koltech.com.pl/>
- **Rameta Spółdzielnia Meblarska ZPChr.** – spółdzielnia meblarska, producent mebli tapicerowanych.
Adres: ul. Królewska 50, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.rameta.com.pl/>

- **PPH Ramex Sp. z o.o.** – przedsiębiorstwo produkcyjno-handlowe; firma wchodzi w skład Rameta Spółdzielnia Meblarska ZPCh.
Adres: ul. Królewska 50, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://ramex.rameta.com.pl/>
- **Hermon Czech & Muzia Sp. J.** – jedna z najszybciej rozwijających się w kraju firm produkujących części zamienne do ciągników, maszyn rolniczych, samochodów ciężarowych, naczip i autobusów oraz akcesoriów, narzędzi i pasów transportowych.
Adres: ul. Grzonki 5, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://hermon.com.pl/>
- **Chempest S.A.** – przedsiębiorstwo zaopatrzenia rolnictwa; w ofercie znajdują się produkty do ochrony roślin, maszyny, nawozy i nasiona rolnicze, produkty paszowe i wiele innych.
Adres: ul. Łąkowa 24, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.chempest.com.pl/>
- **Agromax Sp. z o.o.** – przedsiębiorstwo rolno-przemysłowe, uhonorowane w 2014 roku przez Raciborską Izbę Gospodarczą Złotą Odznaką za Zasługi dla Województwa Śląskiego.
Adres: ul. Gdańska 75, 47-400 Racibórz.
- **STALTECH Janusz Lewandowski** – producent konstrukcji i elementów metalowych, m.in.: schodów, balustrad oraz ogrodzeń.
Adres: ul. Studzienna 1, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.staltech.pl/>
- **Elektro Ster Sp. z o.o.** – produkcja zespołów sterowniczych i serwis maszyn do obróbki skrawaniem.

Adres: ul. Bosacka 58, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.elektro-ster.pl/>
- **Design Technologies International „D.T.I.” Sp. z o.o.** – projektowanie i produkcja nowoczesnych obrabiarek sterowanych numerycznie, znajdujących zastosowanie w przemyśle energetycznym, lotniczym, zbrojeniowym oraz kolejnictwie.
Adres: ul. Ogrodowa 56a, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.dti.com.pl/>

Wiele raciborskich firm produkuje na eksport, a ich wyroby są znane i cenione na całym świecie.

- Swoje kluczowe wyroby w Raciborzu wytwarza polski producent słodczy **Mieszko**. Sumarycznie (doliczając warszawskie centra produkcyjne), **firma zatrudnia niemal 850 pracowników**. Około 40 procent sprzedaży Mieszka stanowi handel zagraniczny, co czyni go największym eksporterem w branży cukierniczej w Polsce.
Adres: ul. Starowiejska 75, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.mieszko.pl/>

- Powstała w 1949 roku, firma **RAFAKO S.A.** może pochwalić się dostarczeniem $\frac{3}{4}$ kotłów energetycznych wykorzystywanych na terenie Polski. Jest jednocześnie czołowym producentem instalacji odsiarczania spalin metodami mokrą i półsuchą. Od 2011 roku RAFAKO S.A. należy do Grupy PBG – posiadacza większościowego pakietu akcji. W Raciborzu mieści się macierzysty zakład firmy.
Adres: ul. Łąkowa 33, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <http://www.rafako.com.pl/>
- W Raciborzu zakład produkcyjny posiada jeden z najbardziej znanych na świecie producentów środków piorących i czystości oraz kosmetyków firma **Henkel Polska Sp. z o.o.** Polska grupa zarządza 6 centrami produkcyjnymi o różnych specjalizacjach. W raciborskim zakładzie wytwarzane są proszki do prania i półprodukty do produkcji detergentów m.in. marki Persil.
Adres: ul. Stalowa 9, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <https://www.henkel.pl/>
- Swoją fabrykę w Raciborzu ma jeden z największych producentów elektrod oraz bloków grafitowych i węglowych w Polsce - **Cobex Polska Sp. z o.o.** Znany wcześniej pod nazwą Fabryka Elektrod Węglowych Plania, raciborski zakład został przyłączony w 2000 roku do koncernu SGL Carbon, który w kwietniu 2018r. został przekształcony w spółkę Cobex Polska. Dziś ma status jednego ze światowych liderów w zakresie wyrobów z węgla i grafitu.
Adres: ul. Piastowska 29, 47-400 Racibórz.
Strona firmowa: <https://energiacarbon.home.pl/>

4.7 Generatory ruchu

Największymi generatorami ruchu podróźnych 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 publicznej podzielono je na następujące kategorie:

- obiekty edukacyjne,
- obiekty administracyjne,
- szpitale, przychodnie specjalistyczne,
- obiekty sportowe,

- targowiska i duże obiekty handlowe,
- obiekty kultury,
- cmentarze,
- dworce,
- zakłady pracy.

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

4.7.1 Obiekty edukacyjne

Obiekty edukacyjne – generują bez wątpienia bardzo duże zapotrzebowanie transportowe.

Dostępność i rozwój edukacji jest jedną z zasadniczych kwestii mających wpływ na ogólną kondycję miasta. Dobrze wyedukowane społeczeństwo ma szersze możliwości dalszego rozwoju, jest środowiskiem opiniotwórczym i przedsiębiorczym, dba o wizerunek i promocję swojego miasta, pozytywnie wpływa na ogólne zadowolenie społeczności lokalnej. Istniejącą sieć szkolnictwa publicznego w Raciborzu ilustruje poniższa tabela.

Tabela 8. W skład placówek systemu oświaty na terenie miasta Racibórz wchodzi między innymi:

przedszkola	Szkoły podstawowe	Szkoły średnie	Szkoły policealne	Szkoły wyższe
16	12	8	2	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta (stan marzec 2019)

W obszarze usług edukacyjnych, opiekuńczych i wychowawczych w Raciborzu działają zarówno placówki publiczne jak i niepubliczne. Są one prowadzone przez samorządy, osoby prawne lub fizyczne. Gmina Racibórz jest organem prowadzącym dla 16 przedszkoli, 12 szkół podstawowych. Gmina jest również organem prowadzącym żłobek. Cztery przedszkola i cztery szkoły funkcjonują w jednym kompleksie jako zespoły szkolno-przedszkolne. Utworzono je w dzielnicach Markowice, Płonia oraz Ocice. Ofertę oświatową na obowiązujących szczeblach uzupełnia szkolnictwo niepubliczne. Jednym z prężniejszych podmiotów uzyskujących dotację na prowadzenie zadań edukacyjnych jest Raciborskie Towarzystwo Oświatowe „Szkoła”.

Ponadto w Raciborzu funkcjonuje ponadto kilka różnych szkół średnich. Część z tych szkół jest ukierunkowana na kształcenie zawodowe między innymi w specjalnościach: ekonomia, budowlanka i mechanika.

Racibórz zapewnia kształcenie zawodowe nie tylko na poziomie średnim, ale również wyższym. Od 2002 roku w mieście działa Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Raciborzu – jedyna w regionie publiczna uczelnia zawodowa. Przyciąga absolwentów szkół średnich dobrą ofertą kształcenia zarówno pod względem teoretycznym, ale i praktycznym na dziewięciu cenionych na rynku pracy kierunkach studiów pierwszego stopnia (licencjackich i inżynierskich), wśród których znaleźć można:

- Automatykę i Robotykę,
- Architekturę i Urbanistykę,
- Administrację,
- Edukację artystyczną,
- Filologię: angielską, germańską i słowiańską.

Tabela 9. Placówki systemu oświaty na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu

typ	nazwa	adres	Uwagi
przedszkole	Przedszkole 3	ul. Kozielska 27	-
przedszkole	Przedszkole 10	ul. Ogrodowa 31	-
przedszkole	Przedszkole 11	ul. Jana 20	-
przedszkole	Przedszkole 12	ul. Bema 6	-
przedszkole	Przedszkole 13	ul. Kochanowskiego 4	-
przedszkole	Przedszkole 14	ul. Słoneczna 31	-
przedszkole	Przedszkole 15	ul. Kowalska 1	-
przedszkole	Przedszkole 16	ul. Brzeska 54	-
przedszkole	Przedszkole 20	ul. Polna 24a	-
przedszkole	Przedszkole 23	ul. Mysłowicka 28	-
przedszkole	Przedszkole 24 z Oddziałem Integracyjnym i Specjalnym	ul. Bielska 2	-
przedszkole	Przedszkole 26	ul. Żółkiewskiego 26	-
przedszkole	Przedszkole nr 17	ul. Jordana 6	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 1
przedszkole	Przedszkole nr 9	ul. Tuwima 1	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 2
przedszkole	Przedszkole nr 2	ul. Sudecka 2	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 3
przedszkole	Przedszkole nr 5	ul. Bojanowska 5	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 4
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa nr 1 z oddziałami integracyjnymi	ul. Cecylii 30	-
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa nr 3	ul. Myśliwca 16	-
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa nr 4	ul. Wojska Polskiego 8	-
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa Nr 8	ul. Kozielska 19	wchodzi w skład Zespołu Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa nr 13	ul. Staszica 12	-
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa nr 15	ul. Słowackiego 48	-
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa nr 18	ul. Ocicka 52	-
Szkoła podstawowa	Zespół Szkół Specjalnych	ul. Królewska 19	-
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa Nr 14	ul. Jordana 6	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 1
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa Nr 7	ul. Tuwima 1	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 2
Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa Nr 2	ul. Sudecka 2	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 3

Szkoła podstawowa	Szkoła Podstawowa Nr 5	ul. Bojanowska 5	W zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 4
Szkoła średnia	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1	ul. Kasprowicz 11	-
Szkoła średnia	Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 2	ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego 3	-
Szkoła średnia	Zespół Szkół Ogólnokształcących Mistrzostwa Sportowego	ul. Kozielska 19	-
Szkoła średnia	Zespół Szkół Ekonomicznych	ul. Gimnazjalna 3	-
Szkoła średnia	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 2 „Mechanik”	ul. Zamkowa 1	-
Szkoła średnia	Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 w Raciborzu	ul. Wileńska 6	-
Szkoła średnia	CKZiU Nr 1 Zespół Szkół Zawodowych	ul. Wileńska 8	-
Szkoła średnia	Diecezjalne Liceum Ogólnokształcące	ul. Cecylii 10	-
Zespół szkół	Zespół Szkół Specjalnych	ul. Królewska 19	-
Szkoła policealna	TEB Edukacja Oddział w Raciborzu	Rynek 6	-
Szkoła policealna	Centrum Nauki i Biznesu "Żak" Sp. z o.o.	ul. Długa 45	-
Szkoła wyższa	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	ul. Słowackiego 55	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta (stan marzec 2019)

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

4.7.2 Obiekty administracji

Obiekty administracyjne – oceniając zapotrzebowanie transportowe wzięto pod uwagę tylko te instytucje, które realizują zadania i zaspokajają potrzeby wszystkich mieszkańców gminy. Jednostki zarówno administracji samorządowej, jak i państwowej są znaczącymi

generatorami ruchu. Racibórz z uwagi na fakt, iż jest miastem powiatowym stanowi siedzibę wielu instytucji publicznych. Zaznaczyć należy, że poniższa tabela nie uwzględnia wielu instytucji. Nie miało to na celu pomniejszania ich rangi i znaczenia dla mieszkańców Raciborza. Po prostu instytucje nie wymienione poniżej nie generują aż tak dużego zapotrzebowania transportowego.

Tabela 10. Jednostki administracji państwowej i samorządowej na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu

typ	nazwa	adres	Uwagi
Urząd	Urząd Miasta w Raciborzu	Króla Stefana Batorego 6	-
Urząd	Starostwo Powiatowe w Raciborzu	plac Okrzei 4	-
Urząd	Powiatowy Urząd Pracy	Klasztorna 6	-
Urząd	ZUS Inspektorat w Raciborzu	Łąkowa 28	-
Urząd	Urząd Skarbowy w Raciborzu	Drzymały 32	-
Urząd	Urząd Stanu Cywilnego	ul. Wileńska 7	-
Urząd	Urząd Pocztowy	ul. Poczтова 14	-
Straż Miejska	Straż Miejska	ul. Króla Stefana Batorego 6	-
Policja	Komenda Powiatowa Policji w Raciborzu	ul. Bosacka 42	-
Sąd	Sąd Rejonowy w Raciborzu	ul. Nowa 29	-
Prokuratura	Prokuratura Rejonowa w Raciborzu	Bukowa 1	-
inne	Miejski Zarząd Budynków	ul. Króla Stefana Batorego 8	-
inne	Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Sienkiewicza 1	-
inne	Dom Pomocy Społecznej „Złota Jesień”	ul. Grzonki 1	-
inne	Dom Pomocy Społecznej „Dom Św. Notburgi”	Pl. Jagiełły 3	-
inne	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Klasztorna 6	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta (stan marzec 2019)

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

4.7.3 Ochrona zdrowia

Ochrona zdrowia należy głównie do zadań władz powiatowych. Działania samorządu gminnego w tej dziedzinie opierają się na wspieraniu działalności organizacji pozarządowych realizujących zadania z ochrony zdrowia oraz działań związanych z profilaktyką i rozwiązywaniem problemów alkoholowych oraz programem przeciwdziałania narkomanii.

W zakresie ochrony zdrowia na terenie miasta występują obiekty związane z lecnictwem otwartym – przychodnie oraz lecnictwem zamkniętym – szpital rejonowy. W skład szpitala wchodzi 15 oddziałów oraz Laboratorium Analityczne, Laboratorium Mikrobiologiczne, radiologia wraz z Zespołem Poradni Specjalistycznych.

Tabela 11. Placówki systemu ochrony zdrowia na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu

typ	nazwa	adres	Uwagi
Szpital	Szpital Rejonowy im. dr Józefa Rostka	ul. Gamowska 3	-
Poradnie specjalistyczne	Zespół Poradni Specjalistycznych	ul. Gamowska 3	Przy Szpitalu Rejonowy im. dr Józefa Rostka
Poradnie specjalistyczne	PANACEUM" Praktyka Lekarza Rodzinnego	ul. Wojska Polskiego 3	-
Poradnie specjalistyczne	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centrum Medyczne ESKULAP Sp. z o.o	ul. Kolejowa 19A	-
Poradnie specjalistyczne	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej - Poradnia Ogólna "Społem" Powszechnej Spółdzielni Spożywców	ul. Podwale 7/1	-
Poradnie specjalistyczne	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Twój Lekarz" S.C.	ul. Bielska 2	-
Poradnie specjalistyczne	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lecznica imienia Świętego Łazarz	ul. Chodkiewicza 23	Poradnia chirurgiczna
Poradnie specjalistyczne	Podstawowa Opieka Zdrowotna NZOZ MAWO - MED	ul. Bielska 2 A	-
Poradnie specjalistyczne	Przychodnia "Markowice" - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Centrum Zdrowia"	ul. Kombatantów 5	-
Poradnie specjalistyczne	Przychodnia "Ocicka" - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Centrum Zdrowia"	ul. Ocicka 51	-
Poradnie specjalistyczne	Przychodnia "Słoneczna" - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Centrum Zdrowia"	ul. Słoneczna 9	-
Poradnie specjalistyczne	Przychodnia "Studzienne" - Niepubliczny Zakład	ul. Moniuszki 24	-

	Opieki Zdrowotnej "Centrum Zdrowia"		
Poradnie specjalistyczne	Przychodnia "Śródmieście" - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "Centrum Zdrowia"	ul. Klasztornej 10	-
Poradnie specjalistyczne	Przychodnia Lekarska w Raciborzu - Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MEDICUS" s.c.	ul. Piastowska 29	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta (stan marzec 2019)

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

4.7.4 Obiekty sportowe

Racibórz jest miastem, w którym stworzone zostały warunki dla rozwoju sportu i rekreacji ruchowej oraz wychowania fizycznego. Na terenie miasta znajdują się m.in.:

- 10 stadionów i dużych boisk sportowych
- 3 hale sportowe
- 2 kryte pływalnie
- 8 kortów tenisowych
- 26 sal gimnastycznych
- 2 kręgielnie
- lodowisko odkryte
- strzelnica sportowa

W mieście działa ponad 14 klubów sportowych, 30 stowarzyszeń i organizacji, które skupiają ok. 1 300 osób uprawiających 17 dyscyplin sportowych. Raciborscy sportowcy odnoszą sukcesy indywidualnie jak i zespołowo. Wielu raciborskich zapaśników, pływaków, lekkoatletów i szachistów reprezentowało nasz kraj na Mistrzostwach Świata i Europy, zdobywali również tytuły i medale Mistrzostw Kraju w różnych kategoriach sportowych. Największym kompleksem obiektów sportowych w mieście zarządza Ośrodek Sportu i Rekreacji. Bazę sportowo - rekreacyjno – turystyczną miasta stanowi:

Tabela 12. Obiekty sportowo- rekreacyjne na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu

typ	nazwa	adres	Uwagi
Obiekt sportowy	Ośrodek Sportu i Rekreacji Dom Sportowca	ul. Zamkowa 4	Stadion z zespołem boisk bocznych, sztuczne lodowisko, Dom Sportowca, korty tenisowe, sauna, siłownia, mini - golf, kawiarenka, kręgielnia
Kompleks rekreacyjny	Kompleks rekreacyjny	ul. Markowickiej	domki kempingowe, pole do mini golfa, kort tenisowy, kąpielisko, boiska do siatkówki plażowej, streetballa
Obiekt sportowy	Hala sportowa	ul. Łąkowa 4	-
Obiekt sportowy	Hala sportowa	pl. Jagiełły 5	-
Obiekt sportowy	Stadion sportowy	ul. Srebrna	-
Obiekt sportowy	Basen	ul. Markowicka 1	-
Obiekt sportowy	Kryta pływalnia ZSOMS	ul. Śląska 3	-
Obiekt sportowy	Aquapark - H2Ostróg	ul. Zamkowa 4	-
Obiekt sportowy	Strzelnica	ul. Łąkowa	-
Obiekt sportowy	Lodowisko	ul. Zamkowa 4	-
Obiekt sportowy	Kręgielnia	ul. Ludwika 15	-
Obiekt sportowy	Kort tenisowy	ul. Pracy 18	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta (stan marzec 2019)

Kluby sportowe na terenie Miasta Racibórz:

1. Pływacki: Victoria Racibórz
2. Piłkarskie: KP Unia Racibórz, RTP Unia Racibórz, KS Rafako Racibórz, LKS 07 Markowice, LKS Ocice Racibórz, LKS Studzienna, LKS Brzezcie, LKS Wicher Płonia
3. Zapaśniczy: MKZ Unia Racibórz
4. Siatkarski: KS AZS Rafako Racibórz
5. Szachowy: KSz Silesia Racibórz
6. Tenisowy: TKKF Rafako
7. Karate: Raciborski Klub Karate Kyokushin
8. Podnoszenia ciężarów

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

4.7.5 Targowiska i duże obiekty handlowe

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

Duże obiekty handlowe, takie jak centra i galerie handlowe to obiekty handlowe cechujące się dużym oddziaływaniem przestrzennym, przyciągające klientów, nawet z dala od ich miejsca zamieszkania.

Poniżej przedstawiono jedynie centra handlowe oraz galerie rozumiane jako nieruchomości handlowe, które zostały zaplanowane, zbudowane oraz jest zarządzane jako jeden podmiot handlowy, składający się ze sklepów oraz części wspólnych. W poniższej analizie nie uwzględniono sklepów typu dyskonty spożywcze czy markety, z uwagi na ich bardzo lokalnej oddziaływanie.

Tabela 13. Placówki handlowe na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu

typ	nazwa	adres	Uwagi
Galeria handlowa	Galeria Młyńska	ul. Mickiewicza 12	-
Galeria handlowa	Galeria Dukat	ul. Opawska 38 - 44	-
Galeria handlowa	Galeria Srebrna	ul. Opawska 7	-
Centrum handlowe	CH Auchan Racibórz	ul. Rybnicka 97	-
Park handlowy	Park handlowy Racibórz	ul. Opawska 18	-
Hala targowa	Hala targowa	plac Targowy 1	-

Źródło: opracowanie własne

4.7.6 Obiekty kultury

Racibórz zawsze był kulturalną stolicą regionu, do dziś tę tradycję kontynuują Dom Kultury "Strzecha", Młodzieżowy Dom Kultury, Muzeum, Raciborskie Centrum Kultury, Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna czy Towarzystwo Miłośników Ziemi Raciborskiej. Działalność tych instytucji obejmuje, bowiem nie tylko miasto, ale również placówki kulturalno-oświatowe ziemi raciborskiej. Największą instytucją kulturalną jest jednak Raciborskie Centrum Kultury. Prezydent Miasta realizuje przedmiotowe założenia polityki kulturalnej Raciborza a także, wynikające z uregulowań prawnych, zadania dotyczące

zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie kultury. Czyni to poprzez koordynowanie działalności instytucji upowszechniania kultury, dla których organizatorem jest Rada Miasta Racibórz tj. Miejskiej i Powiatowej Biblioteki Publicznej, Muzeum oraz Raciborskiego Centrum Kultury.

Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna jest główną biblioteką miasta i powiatu; gromadzi księgozbiór i upowszechnia czytelnictwo; jest jedyną jednostką zapewniającą bezpłatny i najszerszy dostęp do dóbr kultury polskiej i światowej za pośrednictwem książek, prasy oraz komputerowej bazy danych i Internetu. Zapewnia obsługę biblioteczną mieszkańców miasta – siedziby władz powiatu. Służy rozwijaniu i zaspokajaniu potrzeb czytelniczych i informacyjnych mieszkańców powiatu, upowszechnianiu wiedzy i nauki, rozwojowi kultury, dba o sprawne funkcjonowanie sieci bibliotecznej i systemu informacyjnego na terenie miasta i powiatu. Miejska i Powiatowa Biblioteka Publiczna im. Ryszarda Kincla w Raciborzu jest instytucją kultury utworzoną na podstawie Uchwały z dnia 17 listopada 1999r. Nr XV/217/99 Rady Miejskiej w Raciborzu w sprawie zawarcia Porozumienia z Zarządem Powiatu Raciborskiego w zakresie powierzenia Miejskiej Bibliotece Publicznej w Raciborzu zadań powiatowej biblioteki publicznej oraz Porozumienia z dnia 10 grudnia 1999r. Zarządu Gminy Racibórz i Zarządu Powiatu Raciborskiego w sprawie powierzenia Miejskiej Bibliotece Publicznej w Raciborzu (utworzonej w roku 1948) zadań powiatowej biblioteki publicznej.

Tabela 14. Placówki biblioteczne na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu

typ	nazwa	adres	Uwagi
Biblioteka	Wypożyczalnia Główna Racibórz	ul. Kasprowicza 12	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Wypożyczalnia i Czytelnia Oświatowo-Naukowa	ul. Rynek 12	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Wypożyczalnia Muzyczna	ul. Kasprowicza 12	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Oddział dla Dzieci	ul. Kasprowicza 12	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia nr 1	ul. Bojanowska 5	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia nr 2	ul. Rudzka 38	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia Publiczno – Szkolna nr 3	ul. Tuwima 1	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia nr 4	ul. Gamowska 3	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia Publiczno-Szkolna nr 5	ul. Sudecka 2	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia nr 7	ul. Słoneczna 9	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia Publiczno-Szkolna nr 8	ul. Żorska 2	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia nr 9	ul. S. Myśliwca 9	Biblioteka powiatowa
Biblioteka	Filia Publiczno – Szkolna nr 10	ul. Jordana 6	Biblioteka powiatowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta (stan marzec 2019)

Muzeum zgodnie ze statutem, gromadzi, kataloguje, naukowo opracowuje, przechowuje, zabezpiecza i konserwuje muzealia, urządza wystawy, prowadzi badania oraz prace

wykopaliskowe, udostępnia zbiory do celów naukowych i edukacyjnych, realizuje działalność wydawniczą. Jego bazę stanowią trzy budynki:

- Budynek A – ul. Rzeźnicza 15 (budynek administracyjny i magazynowy),
- Budynek B – ul. Chopina 12 (budynek ekspozycyjny i magazynowy),
- Budynek C – ul. Gimnazjalna 1 (budynek ekspozycyjny).

Raciborskie Centrum Kultury jest samorządową instytucją Kultury posiadającą osobowość prawną i samodzielnie gospodarującą przydzieloną i nabytą częścią mienia. Zostało utworzone na mocy uchwały Rady Miasta Racibórz Nr XXX/553/2001 z dnia 28 lutego 2001 roku i działa m.in. na podstawie: ustawy z dnia 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej (j.t. Dz.U. Nr 13 z 2001 r.poz.123 z późn. zm.), ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t. Dz.U. Nr 142 z 2001 r. poz. 1591 z późn. zm.). Raciborskie Centrum Kultury jako samorządowa instytucja kultury prowadzi działalność w zakresie tworzenia upowszechniania i ochrony kultury w następujących obiektach:

1. Raciborskim Domu Kultury, ul. Chopina 21, 47-400 Racibórz,
2. Domu Kultury „Strzecha”, ul. Londzina 38, 47-400 Racibórz,
3. Świetlicy Środowiskowej, ul. Serafina Myśliwca 9/2b, 47-400 Racibórz - Brzezcie,
4. Raciborskim Centrum Informacji, ul. Długa 2, 47-400 Racibórz.

W mieście funkcjonują również dwa kina:

- Kino Bałtyk - ul. Londzina 13,
- Kino Przemko- ul. Londzina 38.

4.7.7 Cmentarze

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

4.7.8 Dworce

Dworzec autobusowy i kolejowy w Raciborzu stanowią istotne generatory ruchu pasażerskiego. Z uwagi na korzystną lokalizację tych obiektów w ścisłym centrum miasta wpływa to niewątpliwie na utrzymanie zwiększonego ruchu pasażerskiego. Dworzec autobusowy powinien być punktem integracji sieci transportu miejskiego z powiatowym, regionalnym i międzyregionalnym (zarówno autobusowym, jak i kolejowym). Prognozuje się, że sytuacja może ulec zmianie ze względu systematyczne zmniejszanie połączeń kolejowych obejmujących Racibórz. W związku z powyższym tworzenie węzła przesiadkowego pociąg – autobus jest obecnie nieuzasadnione. W celu ułatwienia dostępu należy zapewnić pasażerom jak najłatwiejsze i możliwie najkrótsze drogi przejścia pomiędzy peronami, a przystankami autobusowymi oraz między samymi przystankami. Dodatkowo należy rozważyć zapewnienie łatwych dojazdów i miejsc parkingowych oraz stanowisk postojowych korzystającym z transportu indywidualnego oraz taksówkowego. Takie rozwiązanie niewątpliwie zachęci do zmiany środka transportu indywidualnego na publiczny.

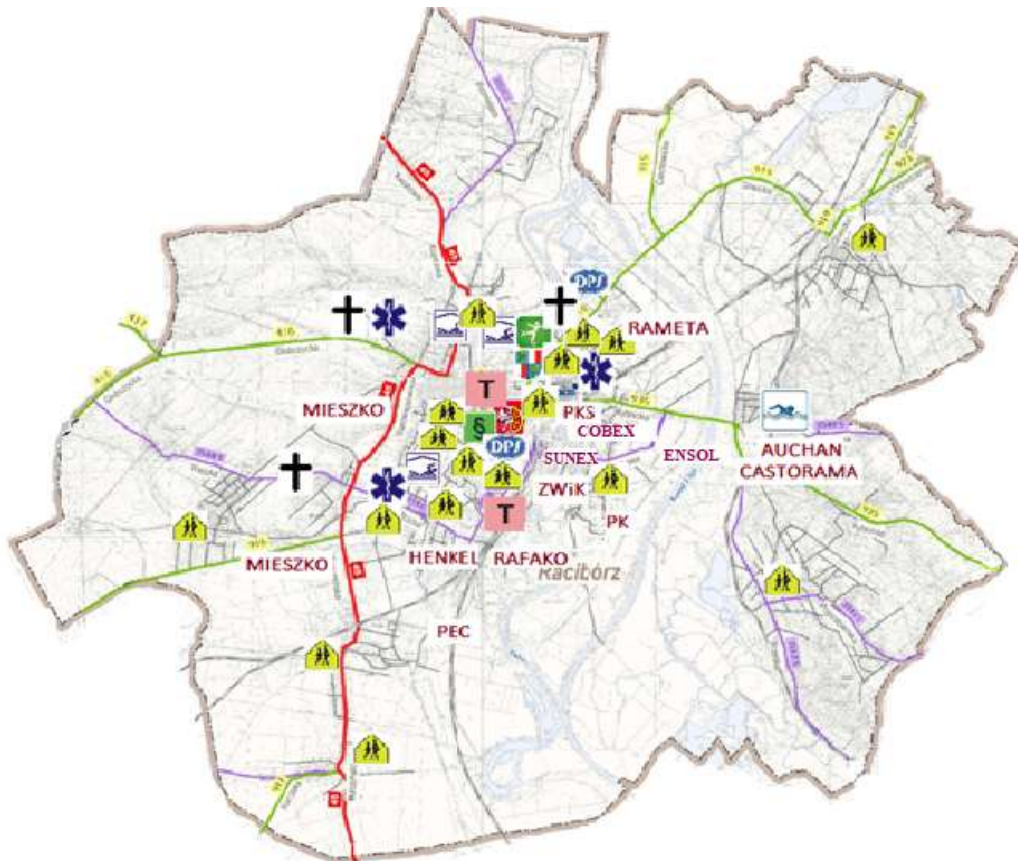
4.7.9 Zakłady pracy

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

- RAFAKO S.A. w Raciborzu
- HENKEL S.A.,
- COBEX S.A.,
- Spółdzielnia Meblarska „RAMETA” w Raciborzu,
- PEC w Jastrzębiu Zdroju – Ciepłownia Miejska w Raciborzu,
- Sunex S.A.,
- Ensol Sp. z o.o.,
- MIESZKO S.A. zakład 1 i 2
- PK Sp. z o.o. w Raciborzu,
- PKS w Raciborzu Sp. z o.o.,
- CASTORAMA i AUCHAN Racibórz,
- Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Raciborzu.

Na poniższym rysunku przedstawiono rozmieszczanie obiektów użyteczności publicznej na terenie miasta.

Rysunek 11. Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej na terenie miasta.



Legenda:



Starostwo Powiatowe w Raciborzu



Urząd Miasta Racibórz



Sąd Rejonowy i Prokuratura



Kryta pływalnia



Kąpielisko



Lodowisko



Dom Pomocy Społecznej



Powiatowa Komenda Policji



Placówki Oświatowe



Targowisko



Szpital i ważniejsze przychodnie



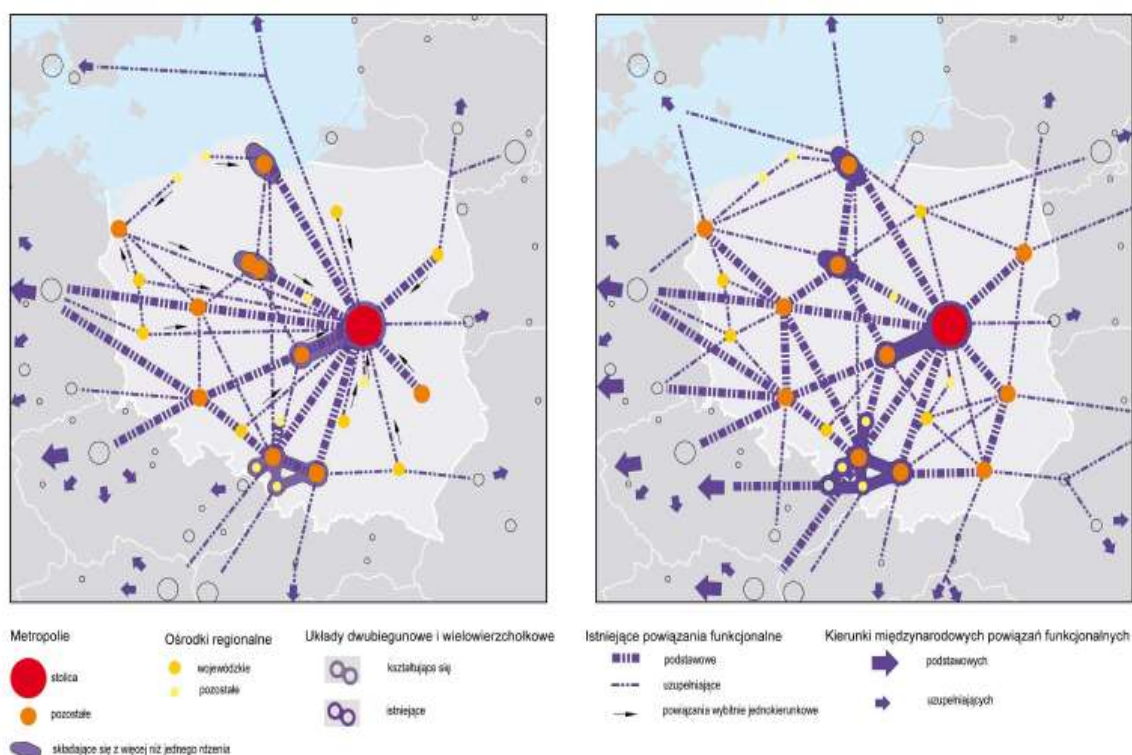
Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Miasta Racibórz z 2014 r.

5 Stan zagospodarowania przestrzennego

5.1 Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju

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

Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



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

- połączenia między największymi ośrodkami miejskimi (w tym międzynarodowe), realizowane z równoległym wykorzystaniem nowej sieci kolei dużych prędkości oraz zmodernizowanych fragmentów obecnej sieci,
- linie dojazdowe do obszarów metropolitalnych i niektórych ośrodków średniej wielkości zintegrowane z systemami transportu publicznego.

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

i dalsze otoczenie. W procesie tym znacząca rola przypada organizacji transportu zbiorowego, zapewniającego dobre połączenia z miastami powiatowymi i subregionalnymi.

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

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

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

5.2 Plan zagospodarowania województwa śląskiego

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

Będzie to realizowane poprzez następujące działania:

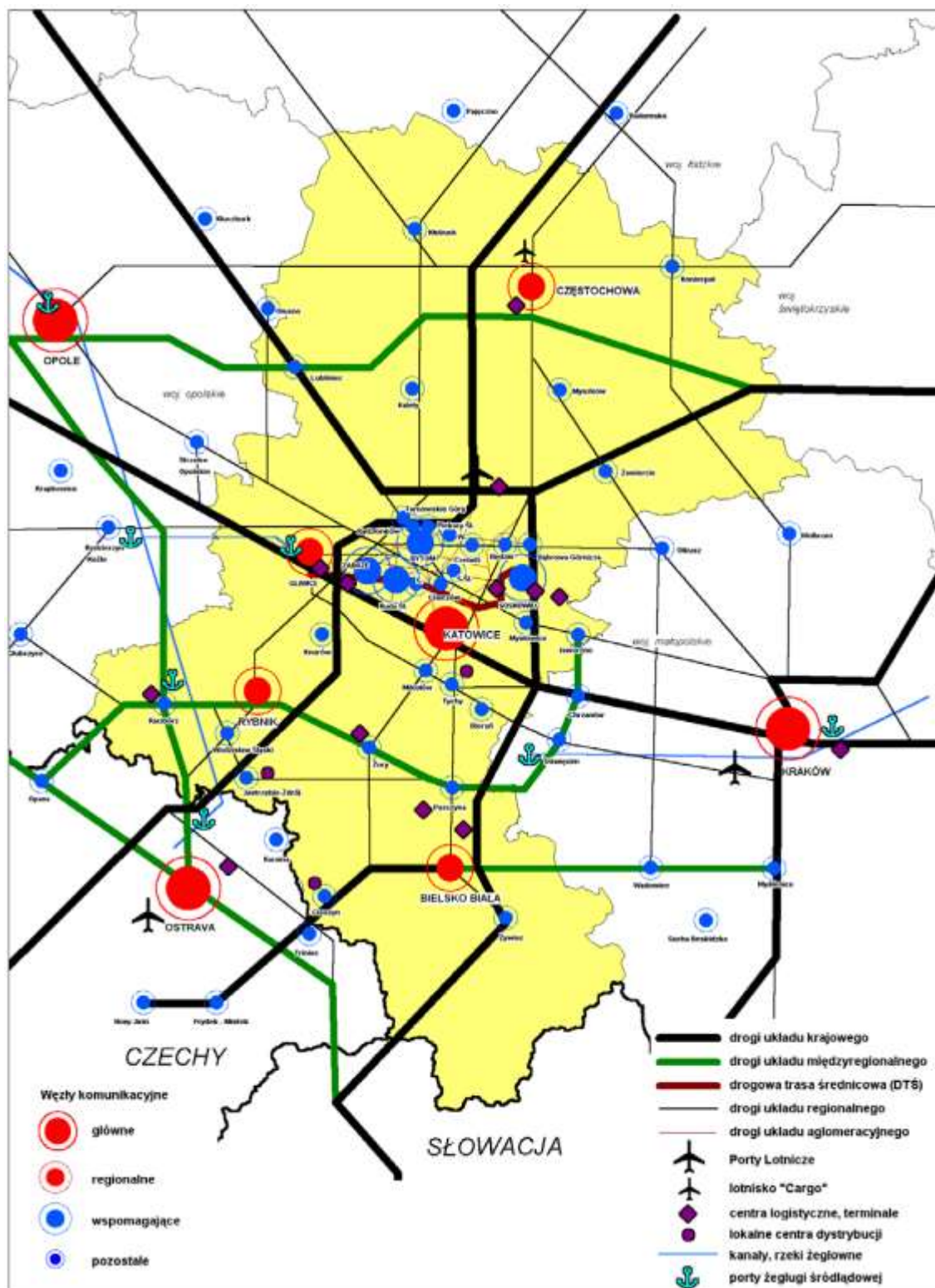
- wspieranie rozwoju infrastruktury komunikacyjnej o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym;
- rozwój miast i osiedli skoncentrowanych przy węzłach transportu zbiorowego;
- promowanie transportu zbiorowego w miastach i na obszarach aglomeracji, obejmujące między innymi zagadnienia preferencji dla transportu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

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

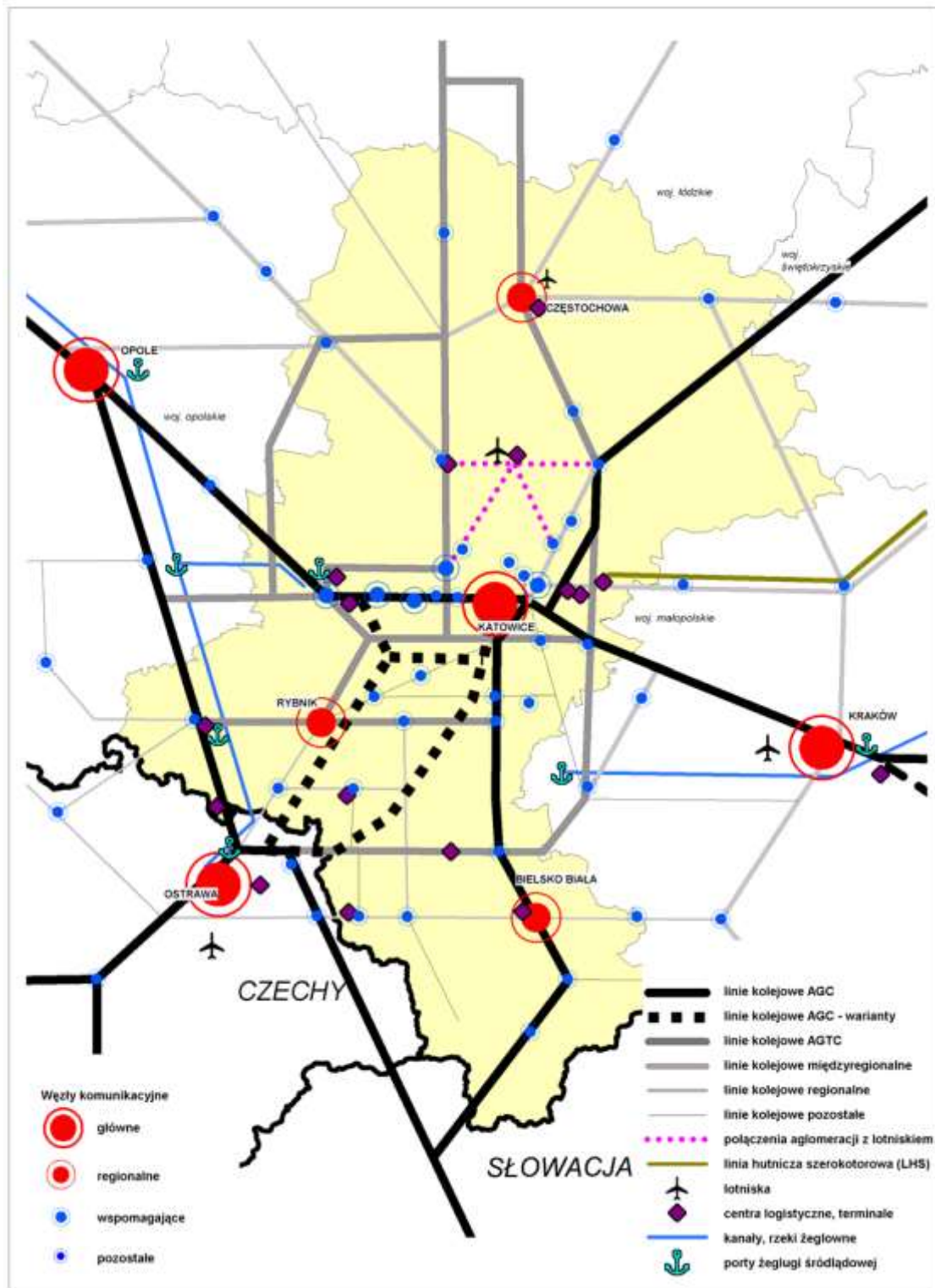
- przebudowy drogi wojewódzkiej DW 935 Racibórz – Rybnik – Pszczyna
- oraz usprawnienia dojazdu w kierunku autostrad: A1 i A4.

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

Rysunek 12. Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja



Rysunek 13. Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja



5.3 Analiza zagospodarowania przestrzennego gminy Racibórz

Strukturę przestrzenną miasta Racibórz charakteryzują:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) struktura przestrzenna miasta, wyraźnie narastająca i podlegająca, przez ostatnie około 900 lat, transformacjom wraz z charakterystycznymi dla poszczególnych okresów formami zagospodarowania i zabudowy;

- 2) strefa śródmieścia i centrum miasta z charakterystyczną zabudową miejską, w znacznym stopniu o charakterze pierzejowym, kamienicznym, z dala od Rynku nabierająca charakteru coraz większego rozproszenia;
- 3) wartościowa substancja zabytkowa i kulturowa;
- 4) założenia zieleni urządzonej obejmujące układy historyczne oraz współczesne, ciągi zieleni przyulicznej, zieleń osiedlową;
- 5) układ komunikacyjny oparty na historycznej siatce dróg.

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

5.3.1 Formy użytkowania terenów

Ogólna powierzchnia Miasta Racibórz wynosi 7 501 ha. Pod względem struktury użytkowania gruntów w mieście przeważają użytki rolne – 68,9 %, lasy i grunty leśne 3,7 % i grunty zabudowane 22,9 %. Wśród użytków rolnych dominują grunty orne. Strukturę użytkowania gruntów w mieście przedstawia poniższa tabela.

Tabela 15. Struktura użytkowania gruntów w mieście Racibórz

Rodzaj	Powierzchnia [ha]
Użytki rolne	5 165
Grunty orne	4 129
Sady	31
Łąki trwałe	635
Pastwiska trwałe	81
Grunty rolne zabudowane	96
Grunty pod stawami	101
Grunty pod rowami	91
Grunty leśne	280
Lasy	251
Grunty zadrzewione i zakrzewione	29
Grunty zabudowe	1 716
Tereny mieszkalne	459
Tereny przemysłowe	217
Inne tereny zabudowane	166
Tereny niezabudowane	83

Tereny rekreacyjne	220
Tereny komunikacyjne:	
<i>drogowe</i>	387
<i>kolejowe</i>	80
<i>inne</i>	0
Użytki kopalne	102
Grunty pod wodami	175
Wody płynące	135
Wody stojące	40
Inne	165
Użytki ekologiczne	0
nieużytki	102
Tereny różne	63

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

6 Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

Przewozy użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest Miasto Racibórz, nakierowane są głównie na zaspokajanie potrzeb mieszkańców gminy. Proponowana w dalszej części planu sieć komunikacyjna będzie miała za zadanie zapewnić przede wszystkim połączenia autobusowe do najważniejszych generatorów ruchu położonych w centrum Raciborza, tj. do szkół zakładów pracy, placówek handlowych oraz najważniejszych urzędów.

Na podstawie analizy danych demograficznych oraz na podstawie obserwowanej struktury potoków pasażerskich, pasażerów korzystających z komunikacji publicznej na terenie miasta można podzielić na dwie istotne grupy:

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

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

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

Niezależnie od dnia udział biletów normalnych utrzymuje się na stałym poziomie 36-38%. Mieszkańcy korzystający z komunikacji miejskiej na podstawie biletów ulgowych lub posiadający uprawnienia do przejazdów bezpłatnych stanowią grupę 62-64 % wszystkich pasażerów. W tym najwięcej osób uprawnionych do ulgi, to uczniowie szkół 39%. Jeśli chodzi o uprawnienia do przejazdów bezpłatnych, to największą grupę stanowią osoby powyżej 70 roku życia (21-26%).

Kształt sieci komunikacyjnej oraz wielkość pracy przewozowej na terenie poszczególnych dzielnic Raciborza będą różne i uzależnione przede wszystkim od liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Najbardziej rozbudowana sieć przewozów obejmować będzie najliczniej zamieszkałe centralnie położone dzielnice Raciborza. Dzielnice o mniejszej liczbie mieszkańców (np. Miedonia) będą obsługiwane w mniejszym zakresie, głównie pod kątem zaspokojenia najważniejszych potrzeb przewozowych (zapewnienie dojazdu do zakładów pracy, zapewnienie dojazdu dzieci i młodzieży do placówek oświatowych, zapewnienie dojazdu do centrum).

Projektując rozkład jazdy należy przede wszystkim uwzględnić oraz zapewnić dojazd do szkół w Raciborzu w godzinach umożliwiających uczniom punktualne przybycie do placówek oświatowych. Ze względu na różne godziny zakończenia zajęć w poszczególnych szkołach w popołudniowym szczycie przewozowym konieczne będzie zapewnienie większej ilości połączeń w kierunku poszczególnych dzielnic. 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 średnich. Realizacja dowozu uczniów do placówek oświatowych komunikacją publiczną w znacznym stopniu wpływa na poprawę efektywności linii oraz kursów mieszczących się w skrajnych godzinach szczytów przewozowych. Jednocześnie praktyka taka oswaja dzieci i młodzież z komunikacją autobusową. Zachętą może być tutaj stosowanie preferencyjnych cen biletów miesięcznych oraz ułatwienia związane z dystrybucją biletów (np. zorganizowanie sprzedaży biletów w szkołach).

Młodzieży należy również zapewnić dojazd do obiektów kulturalno-sportowych (kina, baseny) oraz do dużych placówek handlowych.

Bardzo ważne, zwłaszcza dla starszych mieszkańców gminy, jest zapewnienie połączeń z placówkami użyteczności publicznej takimi jak: szpital oraz przychodnie specjalistyczne, Urząd Miasta, placówki handlowe, czy targowisko. Do w/w obiektów należy zapewnić połączenia w szczytach przewozowych oraz w godzinach międzyszczytowych w odstępach wynoszących maksymalnie 60 minut. Ważnym elementem sieci komunikacyjnej będzie realizacja kursów taborem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich lub taborem posiadającym specjalnie wyznaczone miejsca dla osób niepełnosprawnych, w szczególności o ograniczonej sprawności ruchowej. Szczególnie powinno to dotyczyć linii, które swoim przebiegiem obejmują placówki służby zdrowia.

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

Biorąc pod uwagę strukturę demograficzną ludności zamieszkującej w Raciborzu oraz dane archiwalne dane dotyczące potoków pasażerskich szacuje się, iż miesięcznie z komunikacji miejskiej korzystać będzie około 115000 osób. W tym w dni robocze szacunkowo z komunikacji będzie korzystać około 5100 osób, w soboty około 1350 osób, a w niedziele i święta około 850 osób. Tak niskie ilości przewożonych pasażerów są skutkiem zachodzących zmian demograficznych, wzrostu zamożności społeczeństwa oraz przeprowadzonej po 1989 restrukturyzacji przemysłu.

Otóż w wyniku stałego spadku ilości przewożonych osób konieczne było ograniczanie zakresu wykonywanej komunikacji. Odwrócenie tego trendu będzie bardzo trudne. Niemniej należy zachęcać tych potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu publicznego. Można to uczynić między innymi poprzez zapewnienie w miarę stałej siatki połączeń, zadowalającej częstotliwości kursowania autobusów oraz atrakcyjnych cen biletów.

Jak już wspomniano szacuje się, że w dniu powszednim komunikacja miejska na terenie Raciborza będzie obsługiwać średnio około 5100 pasażerów. Kulminacja pasażerów przypadnie pomiędzy godzinami 7:00 – 9:00 oraz 13:00 – 17:00. Szczyty przewozowe charakteryzuje zróżnicowane nasilenie kulminacji przewozów. W szczytce porannym obserwować będziemy gwałtowne zwiększenie liczby pasażerów w godzinach 7:00 – 7:45, przy czym maksymalna kulminacja pasażerów przypadać będzie około godziny 7:30 (dojazd do szkół na „pierwszą lekcję”, na godzinę 8:00), natomiast szczyt popołudniowy będzie charakteryzować się nieco łagodniejszym tempem wzrostu. Wypadnie on około godziny 14:45, co ma związek z faktem, iż pomiędzy godziną 14:30, a 15:30 największa grupa uczniów kończy zajęcia lekcyjne. Natomiast w soboty zwiększone napełnia przypadną w godzinach porannych, jednak nie należy spodziewać się przeciążeń. Główną grupą pasażerów korzystających z komunikacji w soboty będą osoby dojeżdżające do zakładów pracy oraz placówek handlowych. Natomiast w niedziele i święta pasażerowie korzystać będą z komunikacji sporadycznie. Jej realizacja jest jednak konieczna mimo, iż będzie ona znacząco nierentowna. Z uwagi na mały popyt i trwałą nierentowność przewozów komunikacja miejska w soboty, niedziele i święta powinna być wykonywana w nieco ograniczonym zakresie.

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

Na prognozę popytu wpływ mają następujące parametry bazowe:

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

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

7 Sieć komunikacyjna

Oceniając wszystkie uwarunkowania dotyczące głównie:

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

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

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

Biorąc pod uwagę opisane wcześniej prognozy potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjna miasta Racibórz w ramach publicznego transportu zbiorowego obejmować będzie 15 linii komunikacyjnych. Zapewni to optymalną obsługę pasażerów na obszarze całej gminy i umożliwi dojazd do najważniejszych generatorów ruchu. Jako strategiczne miejsca przystankowe przyjęto przystanki pośrednie: Racibórz Batorego Dworzec Autobusowy oraz Racibórz Plac Konstytucji 3 Maja. Prawie wszystkie wyznaczone linie będą rozpoczynać swój bieg na najbardziej oddalonych przystankach usytuowanych w dzielnicach leżących na granicy miasta, następnie przelotowo będą obsługiwać centrum miasta i kończyć swój bieg na najbardziej oddalonych przystankach leżących w dzielnicach przeciwległych. W wyjątkowych przypadkach początek lub koniec linii będzie znajdował się w pobliżu centrum (dworzec autobusowy lub Plac Konstytucji 3 Maja).

Komunikacja publiczna w Raciborzu obejmuje komunikację autobusową, która zapewniana jest przez Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Raciborzu. Komunikacja autobusowa realizowana przez PK Sp. z o.o. obsługuje Gminę Racibórz, która jest gminą - organizatorem.

System komunikacji miejskiej w Gminie Racibórz obejmuje łącznie 15 linii komunikacji autobusowej, z czego 11 linii kursuje w dni robocze, natomiast 4 linie w soboty, niedziele i święta.

W poniżej tabeli przedstawiono funkcjonujące aktualnie linie autobusowe w mieście.

Tabela 16. Linie komunikacji miejskiej w Gminie Racibórz

Lp.	Nazwa linii	Przebieg trasy	Liczba przystanków na maksymalnej trasie przejazdu	kursuje
1.	Linia - A	<i>Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3 Maja – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3 Maja – Dworzec Batorego</i>	26 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze

2.	Linia - B	<i>Siwonia - Dworzec Batorego - Gamowska Szpital - Pl. Konstytucji 3 Maja - Dworzec Batorego - Siwonia</i>	27 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
3.	Linia - C	<i>Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3Maja - HENKEL - RAFAKO - Dworzec Batorego</i>	13 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
4.	Linia - S	<i>Wariant 1: Widok - Markowice - Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3 Maja Wariant 2: Cecylii - Brzezcie - Płonia</i>	Wariant 1: 20 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy Wariant 2: 14 przystanków	Dni robocze
5.	Linia - 1	<i>Gospodarcza - Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3Maja - Ocice - Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego - Gospodarcza</i>	37 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
6.	Linia - 2	<i>Rudnik - Miedonia - Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3 Maja - Studzienna - Sudół Sudół - Studzienna - Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego - Miedonia - Rudnik</i>	27 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 28 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
7.	Linia - 3	<i>Płonia - Dworzec Batorego - Ganowska Szpital - Pl. Konstytucji 3Maja - Ocice Ocice - Pl. Konstytucji 3 Maja - Gamowska Szpital - Dworzec Batorego - Płonia</i>	28 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 29 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
8.	Linia - 4	<i>Pl. Konstytucji 3 Maja - Dworzec Batorego - Widok Widok - Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3 Maja</i>	20 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 21 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
9.	Linia - 6	<i>Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3Maja - Wojnowice - Pl. Konstytucji 3 Maja - Dworzec Batorego</i>	15 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze

10.	Linia - 8	<i>Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego - Markowice Markowice - Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego</i>	15 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 22 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze
11.	Linia - 14	<i>Racibórz - Pszów - Rydułtowy Rydułtowy- Pszów - Racibórz</i>	33 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 34 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	Dni robocze oraz soboty, niedziele i święta
12.	Linia - 11SN	<i>Sudół - Studzienna - Ocice - Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego - AUCHAN - Brzezcie Brzezcie - AUCHAN - Dworzec Batorego - Pl. Konstytucji 3Maja - Ocice - Studzienna - Sudół</i>	35 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 35 przystanków, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	soboty, niedziele i święta
13.	Linia - 13SN	<i>Płonia - Dworzec Batorego - Gamowska Szpital - Pl. Konstytucji 3Maja - Ocice Ocice - Pl. Konstytucji 3Maja - Gamowska Szpital - Dworzec Batorego - Płonia</i>	24 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 23 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	soboty, niedziele i święta
14.	Linia - 19SN	<i>Pl. Konstytucji 3Maja - Gamowska Szpital - Dworzec Batorego - Markowice Markowice - Dworzec Batorego - Gamowska Szpital - Pl. Konstytucji 3Maja</i>	23 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy 21 przystanki, w tym przejazd przez Dworzec autobusowy	soboty, niedziele i święta

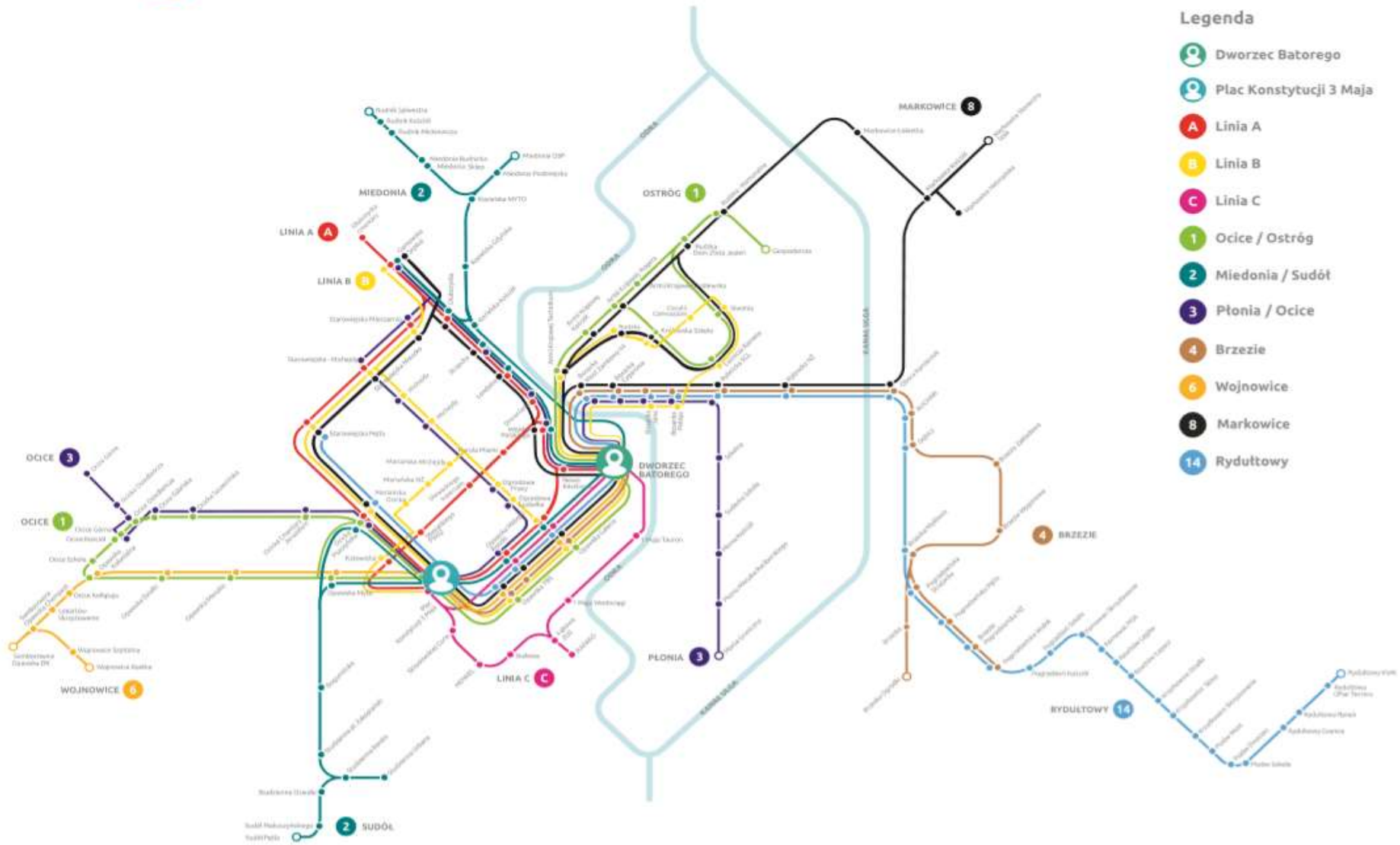
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/>

Na poniższej stronie przedstawiono schemat sieci komunikacji miejskiej w Raciborzu.



SCHEMAT SIECI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W RACIBORZU

Schemat ważny od dnia 14.05.2018 r.



Legenda

- Dworzec Batorego
- Plac Konstytucji 3 Maja
- Linia A
- Linia B
- Linia C
- 1 Ocice / Ostrog
- 2 Miedonia / Sudół
- 3 Płonia / Ocice
- 4 Brzezie
- 6 Wojnowice
- 8 Markowice
- 14 Rydułtowy

1. Bilet jednorazowy jest ważny godzinę od skasowania.
2. Bilety do nabycia u kierowców i w punkcie sprzedaży ul. Opawska 90.

3. Wszystkie linie obsługiwane są przez autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.
4. Linie obsługuje PK Sp. z o.o., Dyspozytor ruchu: tel. 32 415 31 81.



**PRZEDSIĘBIORSTWO
KOMUNALNE**

7.1 linie obsługujące miasto w dni robocze

7.1.1 linia Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3 Maja – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3 Maja – Dworzec Batorego – linia A



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

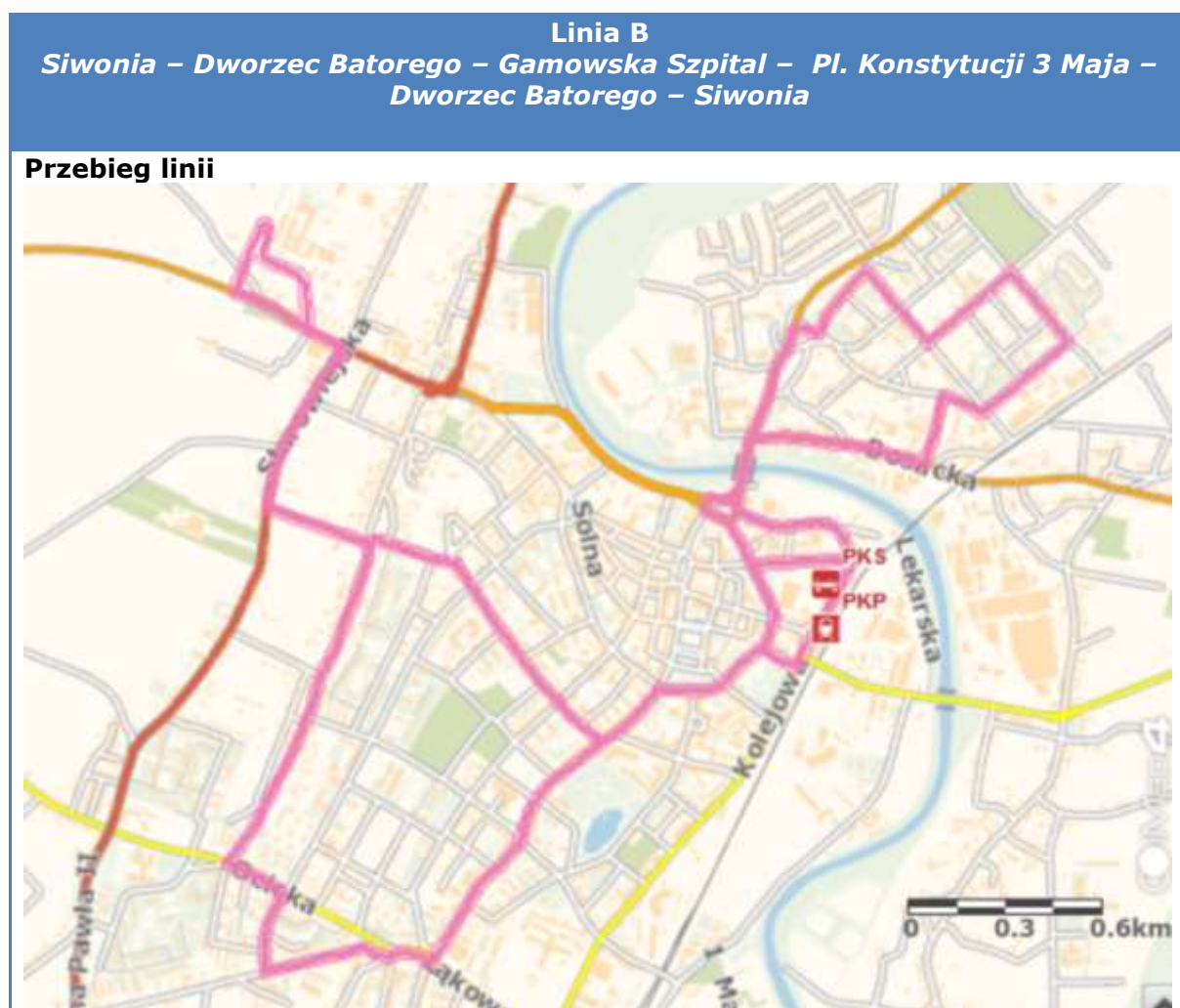
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia A – kierunek "tam"		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Dworzec Batorego stanowisko 1	Śródmieście
2.	Nowa	Śródmieście
3.	Opawska Galeria	Śródmieście
4.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
5.	Pl. Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
6.	Katowicka	Nowe Zagrody
7.	Słowackiego PWSZ	Śródmieście
8.	Słowackiego Supersam	Śródmieście
9.	Karola Miarki	Śródmieście
10.	Londzina	Star Wieś
11.	Głębczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
12.	Gamowska Szpital (przyjazd)	Star Wieś
13.	Głębczycka cmentarz* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DW 416

Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia A – kierunek "powrót"		
Lp.	Nazwa przystanku	dzielnica
1.	Gamowska Szpital (odjazd)	Star Wieś
2.	Głębczycka Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
3.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
4.	Londzina	Star Wieś
5.	Karola Miarki	Śródmieście
6.	Słowackiego Supersam PSS	Śródmieście
7.	Słowackiego PWSZ	Śródmieście
8.	Katowicka	Nowe Zagrody
9.	Pl. Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody
10.	Opawska TBS	Śródmieście
11.	Opawska Galeria	Śródmieście
12.	Basztowa	Śródmieście
13.	Dworzec Batorego stanowisko 1	Śródmieście

Źródło: opracowanie własne

7.1.2 linia Siwonia – Dworzec Batorego – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Siwonia - linia B



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

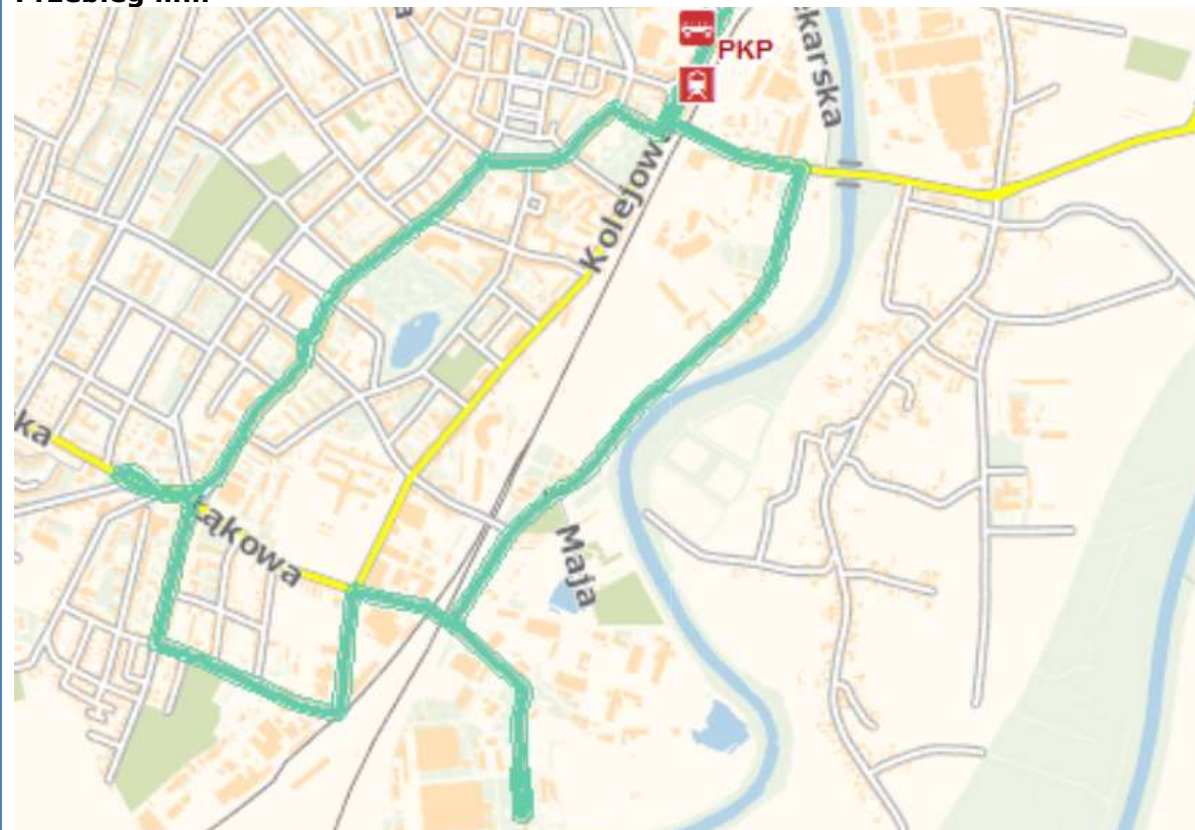
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia B		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Siwonia	Ostróg
2.	Lotnicza Rameta	Ostróg
3.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
4.	Bosacka Jana	Ostróg DW935
5.	Dw. Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
6.	Opawska Galeria	Śródmieście
7.	Ogrodowa Ludwika	Śródmieście
8.	Ogrodowa/Pracy	Śródmieście
9.	Michejdy	Stara Wieś
10.	Starowiejska Michejdy	Stara Wieś DK45
11.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
12.	Gamowska Szpital	Star Wieś
13.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
14.	Michejdy	Stara Wieś
15.	Mariańska / Michejdy	Stara Wieś
16.	Mariańska NŻ	Stara Wieś
17.	Mariańska Ocicka	Nowe Zagrody
18.	Racibórz, Katowicka	Nowe Zagrody
19.	Pl. Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
20.	Opawska TBS	Śródmieście
21.	Opawska Galeria	Śródmieście
22.	Dworzec Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
23.	Armii Krajowej Technikum* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ostróg DW919
24.	Rudzka* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ostróg
25.	Królewska Szkoła* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ostróg
26.	Cecylii gimnazjum* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ostróg
27.	Siwonia* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ostróg

Źródło: opracowanie własne

7.1.3 linia Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – HENKEL – RAFAKO – Dworzec Batorego – linia C

Linia C Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – HENKEL – RAFAKO – Dworzec Batorego

Przebieg linii



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia C

Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Dw. Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
2.	Opawska Galeria	Śródmieście
3.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
4.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Śródmieście
5.	Skłodowskiej Curie	Nowe Zagrody
6.	HENKEL	Nowe Zagrody
7.	Stalowa	Nowe Zagrody
8.	Łąkowa ZUS	Śródmieście
9.	RAFAKO	Śródmieście
10.	Łąkowa ZUS	Śródmieście
11.	1 Maja Wodociągi	Śródmieście
12.	1 Maja Tauron	Śródmieście
13.	Dw. Batorego Stanowisko 1	Śródmieście

Źródło: opracowanie własne

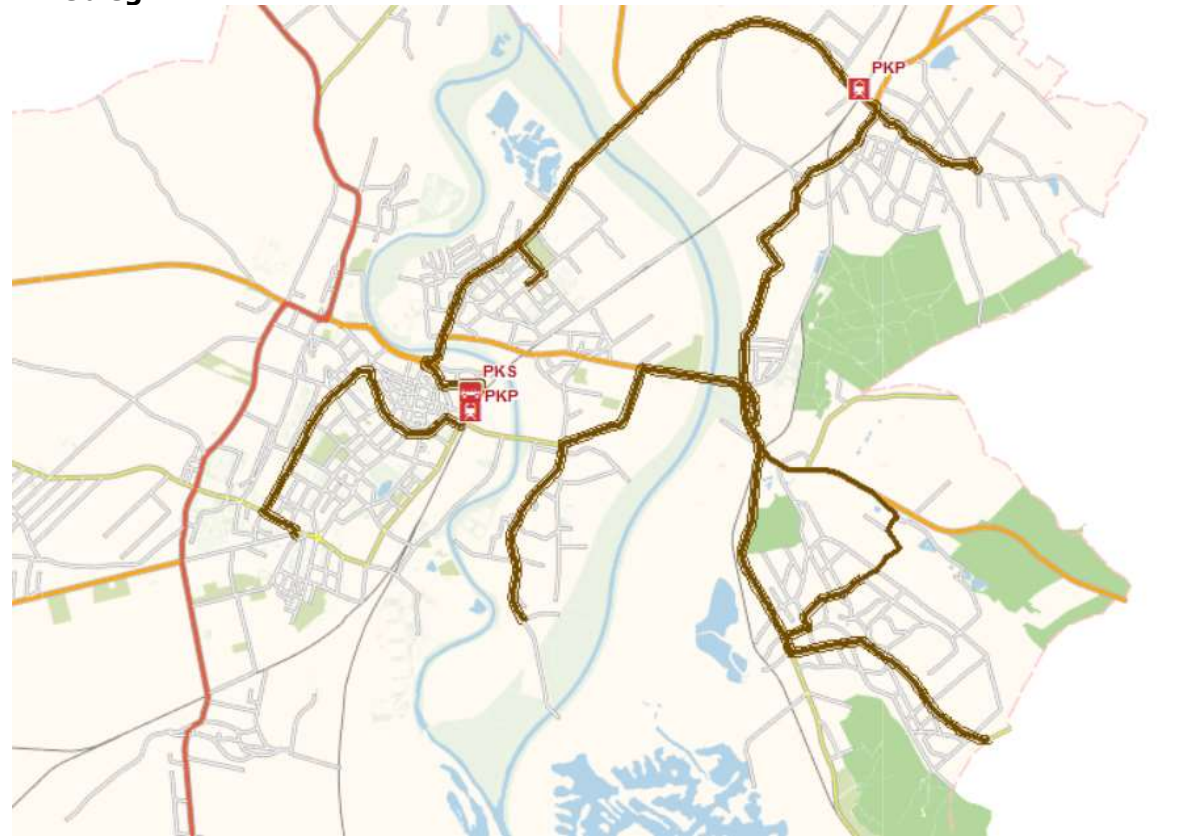
7.1.4 Linia Widok – Markowice – Dworzec Batorego – L - S Cecylii – Brzezie – Płonia – Pl. Konstytucji 3Maja – linia s

Linia S

Wariant 1: Widok – Markowice – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3 Maja

Wariant 2: Cecylii – Brzezie – Płonia

Przebieg linii



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

**Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia S – wariant 1
Widok – Markowice – Dworzec Batorego – L - S Cecylii – Brzezie – Płonia – Pl.
Konstytucji 3Maja**

Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
2.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
3.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
4.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
5.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
6.	Dębicz	Dębicz DW935
7.	Kamieniok	Brzezie
8.	Markowice Hetmańska	Markowice
9.	Markowice Powstańców Śląskich	Markowice
10.	Markowice Łokietka	Markowice
11.	Rudzka Komunalna	Ostróg DW919
12.	Rudzka Dom Złota Jesień	Ostróg DW919
13.	Armii Krajowej Rogera	Ostróg DW919
14.	Armii Krajowej Kościół	Ostróg DW919
15.	Dw. Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
16.	Wojska Polskiego Szkoła	Śródmieście
17.	Karola Miarki	Śródmieście
18.	Słowackiego Supersam PSS	Śródmieście
19.	Słowackiego PWSZ	Śródmieście
20.	Plac Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody

Źródło: opracowanie własne

**Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia S – wariant 2
Cecylii – Brzezie – Płonia**

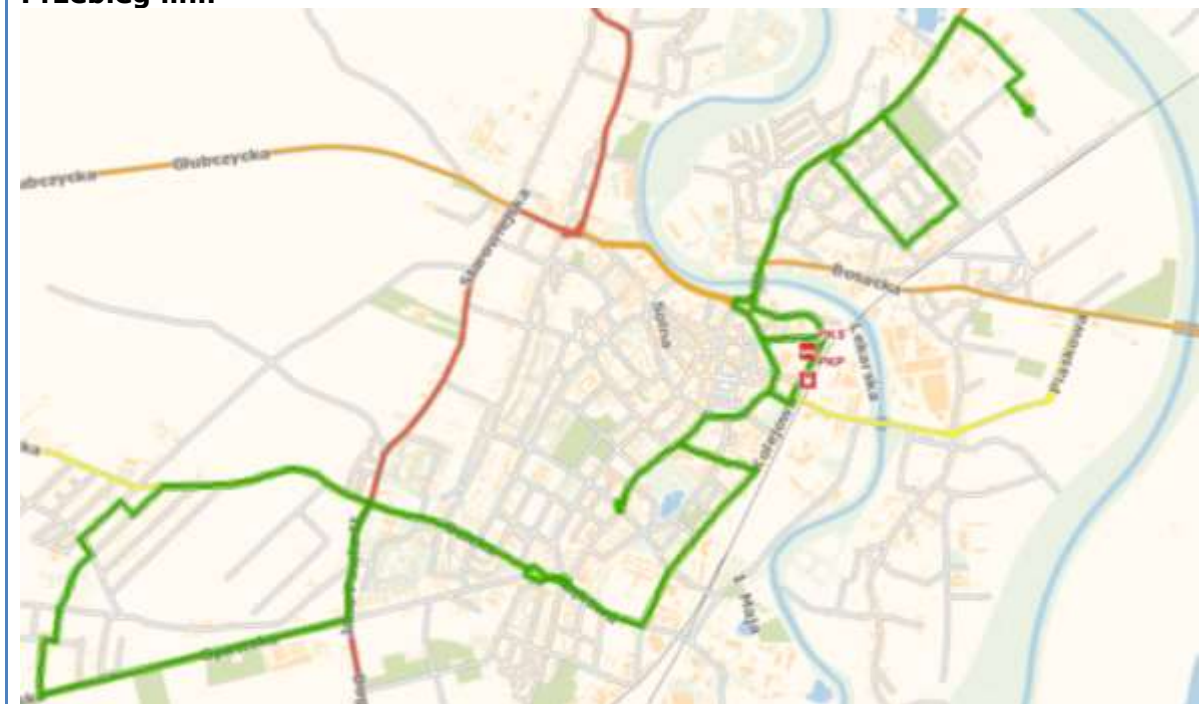
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Cecylii Gimnazjum	Ostróg
2.	Markowice Łokietka	Markowice
3.	Markowice Kościół	Markowice
4.	Kamieniok	Brzezie
5.	Dębicz	Dębicz DW935
6.	Brzezie Wygonowa	Brzezie
7.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
8.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
9.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
10.	Sudecka Szkoła	Płonia
11.	Płonia Kościół	Płonia
12.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
13.	Płonia Graniczna	Płonia

Źródło: opracowanie własne

7.1.5 Gospodarcza – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Gospodarcza – linia nr 1

Linia 1
Gospodarcza – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Gospodarcza

Przebieg linii



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 1		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Gospodarcza	Ostróg
2.	Komunalna	Ostróg
3.	Rudzka Dom Zł. Jesieni	Ostróg DW919
4.	Siwonia	Ostróg
5.	Lotnicza Rameta	Ostróg
6.	Królewska Szkoła	Ostróg
7.	Armii Krajowej Rogera	Ostróg DW919
8.	Armii Krajowej Kościół	Ostróg DW919
9.	Dworzec Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
10.	Opawska Galeria	Śródmieście
11.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
12.	Kościuszki Staszica	Śródmieście
13.	Kościuszki Eichendorffa	Śródmieście
14.	Łąkowa	Śródmieście
15.	Pl. Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
16.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
17.	Opawska Mieszko	Ocice DW916
18.	Opawska Działki	Ocice DW916

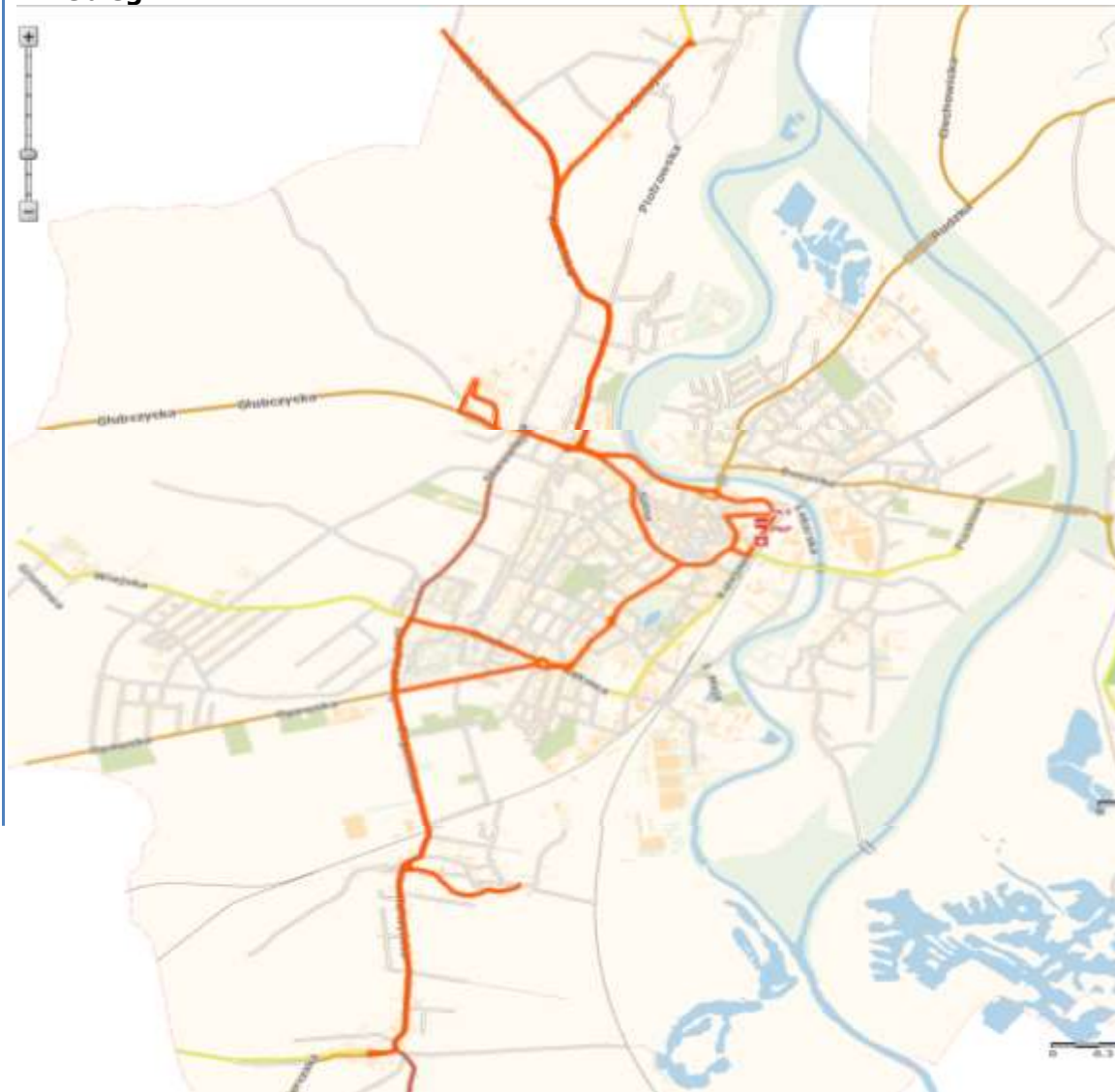
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 1		
19.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
20.	Ocice Kolonialna	Ocice
21.	Ocice Kościół	Ocice
22.	Ocice Górna	Ocice
23.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
24.	Ocice Gdańska	Ocice
25.	Ocicka Szczecińska	Ocice
26.	Ocicka Cm. Jeruzalem	Ocice
27.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
28.	Pl. Konstyt. 3 Maja	Nowe Zagrody
29.	Łąkowa	Śródmieście
30.	Kościuszki Eichendorffa	Śródmieście
31.	Kościuszki Staszica	Śródmieście
32.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
33.	Dw. Batorego Stanowisko 2	Śródmieście
34.	Armii Krajowej Technikum	Ostróg DW919
35.	Armii Krajowej Królewska	Ostróg DW919
36.	Rudzka Dom Złota Jesień	Ostróg DW919
37.	Komunalna	Ostróg
38.	Gospodarcza	Ostróg

Źródło: opracowanie własne

7.1.6 Linia Rudnik – Miedonia – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Studzienna – Sudół – linia nr 2

Linia 2
Rudnik – Miedonia – Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3 Maja - Studzienna – Sudół
Sudół – Studzienna – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Miedonia – Rudnik

Przebieg linii



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 2 kierunek Sudół

Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Rudnik Sylwestra* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Rudnik
2.	Rudnik Kościół* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Rudnik
3.	Rudnik Mickiewicza* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Rudnik
4.	Miedonia Rudnicka* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Miedonia DK45

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 2 kierunek Sudół		
5.	Miedonia Sklep* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Miedonia DK45
6.	Miedonia Podmiejska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Miedonia
7.	Miedonia OSP	Miedonia
8.	Kozielska MYTO	Miedonia DK45
9.	Kozielska Gdyńsk	Stara Wieś DK45
10.	Głębczycka Sprawność* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
11.	Gamowska Szpital* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś
12.	Głębczycka Spółdzielcza* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
13.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
14.	Londzina	Stara Wieś
15.	Wojska Polskiego	Śródmieście
16.	Dw. Batorego Stanowisko 2	Śródmieście
17.	Opawska Galeria	Śródmieście
18.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
19.	Pl. Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
20.	Ocicka Pszczyńska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Nowe Zagrody
21.	Bogumińska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Studzienna DK45
22.	Opawska MYTO	Nowe Zagrody
23.	Bogumińska	Studzienna DK45
24.	Studzienna Pl. Zakopiański	Studzienna DK45
25.	Studzienna Osiedle	Studzienna DK45
26.	Sudół Makuszyńskiego	Sudół DK45
27.	Sudół Pętla	Sudół

Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 2 kierunek Rudniki		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Sudół Pętla	Sudół
2.	Sudół Makuszyńskiego	Sudół DK45
3.	Studzienna Osiedle	Studzienna DK45
4.	Studzienna Boisko* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Studzienna
5.	Studzienna Urbana* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Studzienna
6.	Studzienna Boisko* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Studzienna
7.	Studzienna Plac Zakopiański	Studzienna DK45
8.	Bogumińska	Studzienna DK45
9.	Opawska MYTO* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Nowe Zagrody
10.	Ocicka Pszczyńska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Nowe Zagrody
11.	Pl. Konstyt. 3 Maja	Nowe Zagrody
12.	Opawska TBS	Śródmieście
13.	Opawska Galeria	Śródmieście
14.	Dw. Batorego Stanowisko 2	Śródmieście

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 2 kierunek Rudniki		
15.	Głubczycka Sprawność* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
16.	Gamowska Szpital* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś
17.	Głubczycka Spółdzielcza* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
18.	Kozielska Kościół	Stara Wieś DK45
19.	Kozielska Gdyńsk	Stara Wieś DK45
20.	Kozielska MYTO	Miedonia DK45
21.	Miedonia Podmiejska	Miedonia
22.	Miedonia OSP	Miedonia
23.	Miedonia Podmiejska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Miedonia
24.	Miedonia Sklep* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Miedonia
25.	Miedonia Rudnicka* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Miedonia
26.	Rudnik Mickiewicza* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Rudnik
27.	Rudnik Kościół* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach branych kursach</i>	Gmina Rudnik
28.	Rudnik Sylwestra* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach branych kursach</i>	Gmina Rudnik

Źródło: opracowanie własne

7.1.7 Linia Płonia – Dworzec Batorego – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – linia 3



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 3 kierunek Ocice		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Płonia Graniczna	Płonia
2.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
3.	Płonia Kościół	Płonia
4.	Sudecka Szkoła	Płonia
5.	Szkolna	Płonia
6.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
7.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
8.	Bosacka Jana	Ostróg DW935
9.	Dworzec Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
10.	Wojska Polskiego Szkoła	Śródmieście
11.	Drewniana	Śródmieście
12.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
13.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
14.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
15.	Michejdy	Stara Wieś
16.	Michejdy	Stara Wieś
17.	Ogrodowa Pracy	Śródmieście
18.	Ogrodowa Ludwika	Śródmieście
19.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
20.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
21.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
22.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 3 kierunek Ocice		
23.	Ocicka Szczecińska	Ocice
24.	Ocice Gdańska	Ocice
25.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
26.	Ocice Górna	Ocice
27.	Ocicka Osiedleńcza* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice
28.	Ocice Górne * <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice

Źródło: opracowanie własne

7.1.8 Linia Pl. Konstytucji 3 Maja – Dworzec Batorego – Widok – linia 4



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 4 kierunek Widok

Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pl. Konstyt. 3 Maja	Nowe Zagrody
2.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
3.	Opawska Galeria	Śródmieście
4.	Dw. Batorego Stnowisko 1	Śródmieście
5.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
6.	Bosacka Cygarow	Ostróg DW935
7.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
8.	Rybnicka NŻ	Płonia DW935
9.	Kamieniok	Brzezie
10.	Dębicz	Dębicz DW935
11.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
12.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
13.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
14.	Brzeska Ogródki* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
15.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
16.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
17.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
18.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
19.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie

Źródło: opracowanie własne

**Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 4 kierunek Pl. Konstytucji
3Maja**

Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
2.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
3.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
4.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
5.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
6.	Brzeska Ogródki* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
7.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
8.	Brzeska Mysliwca	Brzezie
9.	Brzezie Wygonowa	Brzezie
10.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
11.	Dębicz	Dębicz DW935
12.	AUCHAN	Brzezie
13.	Kamieniok	Brzezie
14.	Rybnicka NŻ	Płonia DW935
15.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
16.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
17.	Bosacka Jana	Ostróg DW935
18.	Dw. Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
19.	Opawska Galeria	Śródmieście
20.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
21.	Pl. Konstyt. 3 Maja	Nowe Zagrody

7.1.9 Linia Dworzec Batorego – Pl. Konstytucji 3Maja – Wojnowice - Pl. Konstytucji 3Maja - Dworzec Batorego – linia nr 6



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 6		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Dworzec Batorego (Odjazd)	Śródmieście
2.	Opawska Galeria	Śródmieście
3.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
4.	Pl. Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
5.	Opawska MYTO	Nowe Zagrody
6.	Opawska Mieszko	Ocice DW916
7.	Opawska Działki	Ocice DW916
8.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
9.	Ocice Kołątaja	Ocice DW916
10.	Lekartów Skrzyżowanie	Gmina Pietrowice Wielkie
11.	Samborowice Opawska CHEMPEST	Gmina Pietrowice Wielkie
12.	Samborowice Opawska Dom Kultury	Gmina Pietrowice Wielkie
13.	Wojnowice Szpitalna	Gmina Krzanowice
14.	Wojnowice Rostka	Gmina Krzanowice
15.	Wojnowice Szpitalna	Gmina Krzanowice
16.	Samborowice Opawska CHEMPEST* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Pietrowice Wielkie
17.	Samborowice Opawska Dom Kultury* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Pietrowice Wielkie
18.	Samborowice Opawska CHEMPEST* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Pietrowice Wielkie
19.	Lekartów Skrzyżowanie* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Gmina Pietrowice Wielkie
20.	Ocice Kołątaja	Ocice DW916
21.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
22.	Opawska Działki	Ocice DW916

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 6		
23.	Opawska Mieszko	Ocice DW916
24.	Opawka MYTO	Nowe Zagrody
25.	Pl. Konstyt. 3 Maja	Nowe Zagrody
26.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
27.	Opawska Galeria	Śródmieście
28.	Dworzec Batorego (Przyjazd)	Śródmieście

Źródło: opracowanie własne

7.1.10 Lina Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – Markowice – linia nr 8



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 8 kierunek Markowice		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pl. Konstyt. 3 Maja	Nowe Zagrody
2.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
3.	Opawska Galeria	Śródmieście
4.	Dworzec Batorego	Śródmieście
5.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
6.	Bosacka Cygarowa	Ostróg DW935
7.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
8.	Rybnicka NŻ	Płonia DW935
9.	Kamieniok	Brzezie
10.	Armii Krajowej Technikum	Ostróg DW919
11.	Rudzka	Ostróg
12.	Królewska Szkoła	Ostróg
13.	Lotnicza Rameta	Ostróg
14.	Siwonia	Ostróg
15.	Rudzka Dom Złota Jesień	Ostróg DW919
16.	Rudzka Komunalna most	Ostróg DW919

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 8 kierunek Markowice		
17.	Markowice Łokietka	Markowice
18.	Markowice Kościół	Markowice
19.	Markowice Hetmańska	Markowice
20.	Markowice Słoneczny Stok	Markowice

Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 8 kierunek Dworzec Batorego		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Markowice Słoneczny Stok	Markowice
2.	Markowice Centrum	Markowice
3.	Markowice Hetmańska	Markowice
4.	Markowice Powstańców Śląskich	Markowice
5.	Markowice Łokietka	Markowice
6.	Rudzka Komunalna	Ostróg DW919
7.	Rudzka Dom Złota Jesień	Ostróg DW919
8.	Armii Krajowej Rogera	Ostróg DW919
9.	Armii Krajowej Kościół	Ostróg DW919
10.	Dworzec Batorego	Śródmieście
11.	Opawska Galeria	Śródmieście
12.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
13.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
14.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
15.	Starowiejska Pętla* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Nowe Zagrody DK 45
16.	Starowiejska Michejdy* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
17.	Starowiejska Mleczarnia* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
18.	Gamowska Szpital* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś
19.	Głubczycka Spółdzielcza* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
20.	Strzecha* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DW 935
21.	Londzina* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś
22.	Wojska Polskiego Szkoła* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Śródmieście
23.	Dworzec Batorego * <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i> Stanowisko nr 2	Śródmieście

Źródło: opracowanie własne

7.1.11 Linia poza miejska Racibórz – Pszów – Rydułtowy – linia 14



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 14 kierunek Rydułtowy		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Gamowska Szpital* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś
2.	Starowiejska Mleczarnia* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
3.	Starowiejska - Michejdy* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
4.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45
5.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
6.	Plac Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
7.	Opawska TBS	Śródmieście
8.	Opawska Galeria	Śródmieście
9.	Dworzec Batorego Stanowisko nr 2	Śródmieście
10.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
11.	Bosacka Cygarowa	Ostróg DW935
12.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
13.	Rybnicka NŻ	Płonia DW935
14.	Obora Kamieniok	Brzezie
15.	Dębicz	Dębicz
16.	Brzeska NŻ	Brzezie
17.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
18.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
19.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
20.	Brzezie Pogrzebieńska	Brzezie
21.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
22.	Pogrzebień Kościół	Gmina Kornowac

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 14 kierunek Rydułtowy		
23.	Pogrzebień Szkoła	Gmina Kornowac
24.	Kornowac Skrzyżowanie	Gmina Kornowac
25.	Kornowac PGR	Gmina Kornowac
26.	Rzuchów Łęgów	Gmina Kornowac
27.	Rzuchów Łapacz	Gmina Kornowac
28.	Pszów Dworzec	Gmina Pszów
29.	Rydułtowy Rynek	Gmina Rydułtowy
30.	Rydułtowy Ofiar Terroru	Gmina Rydułtowy
31.	Rydułtowy KWK	Gmina Rydułtowy

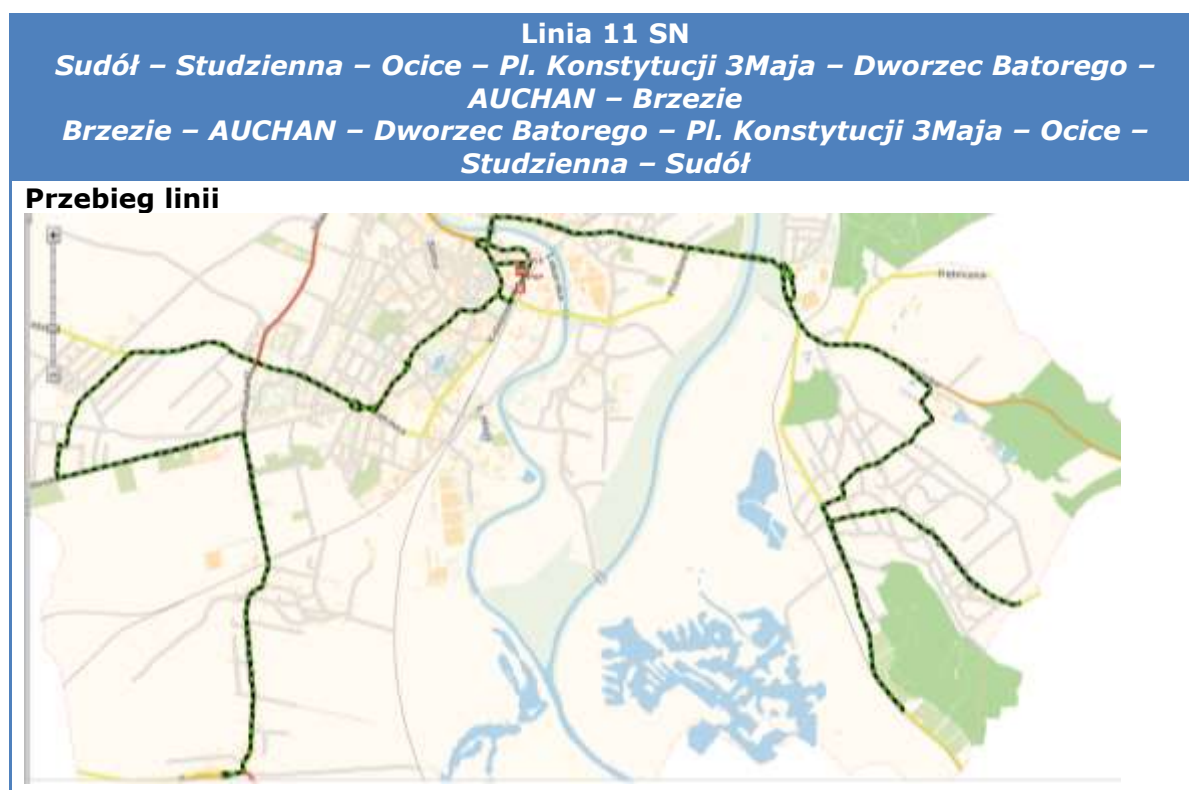
Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 14 kierunek Racibórz		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Rydułtowy KWK	Gmina Rydułtowy
2.	Rydułtowy Ofiar Terroru	Gmina Rydułtowy
3.	Rydułtowy Rynek	Gmina Rydułtowy
4.	Pszów Dworzec	Gmina Pszów
5.	Rzuchów Łapacz	Gmina Kornowac
6.	Rzuchów Łęgów	Gmina Kornowac
7.	Kornowac PGR	Gmina Kornowac
8.	Kornowac Skrzyżowanie	Gmina Kornowac
9.	Pogrzebień Szkoła	Gmina Kornowac
10.	Pogrzebień Kościół	Gmina Kornowac
11.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
12.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
13.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
14.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
15.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
16.	Brzeska NŻ	Brzezie
17.	Dębicz	Dębicz
18.	AUCHAN	Brzezie
19.	Kamieniok	Brzezie
20.	Rybnicka	Płonia DW935
21.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
22.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
23.	Bosacka Jana	Ostróg DW935
24.	Dworzec Batorego Stanowisko nr 1	Śródmieście
25.	Opawska Galeria	Śródmieście
26.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
27.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
28.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
29.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45
30.	Starowiejska - Michejdy* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
31.	Starowiejska Mleczarnia* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś DK45
32.	Gamowska Szpital* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Stara Wieś

Źródło: opracowanie własne

7.2 linie obsługujące miasto w soboty, niedziele i święta

7.2.1 linia Sudół – Studzienna – Ocice – Pl. Konstytucji 3Maja – Dworzec Batorego – AUCHAN – Brzezie – linia 11 SN



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 11 SN kierunek Brzezie		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Sudół Pętla	Sudół
2.	Sudół Makuszyńskiego	Sudół
3.	Studzienna Osiedle	Studzienna DK45
4.	Studzienna Pl. Zakopiański	Studzienna DK45
5.	Bogumińska	Studzienna DK45
6.	Opawska Mieszko	Ocice DW916
7.	Opawska Działki	Ocice DW916
8.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
9.	Ocice Kolonialna	Ocice
10.	Ocice Kościół	Ocice
11.	Ocice Gdańska	Ocice
12.	Ocicka Szczecińska	Ocice
13.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
14.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
15.	Plac Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody
16.	Opawska TBS	Śródmieście
17.	Opawska Galeria	Śródmieście
18.	Dworzec Batorego Stanowisko 2	Śródmieście
19.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
20.	Bosacka Cygarowa	Ostróg DW935

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 11 SN kierunek Brzezie		
21.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
22.	Rybnicka	Płonia DW935
23.	Kamieniok	Brzezie
24.	Dębicz	Dębicz
25.	Brzezie Wygonowa	Brzezie
26.	Brzezie Wygonowa	Brzezie
27.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
28.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
29.	Brzeska Ogródki* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
30.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
31.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
32.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
33.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
34.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie

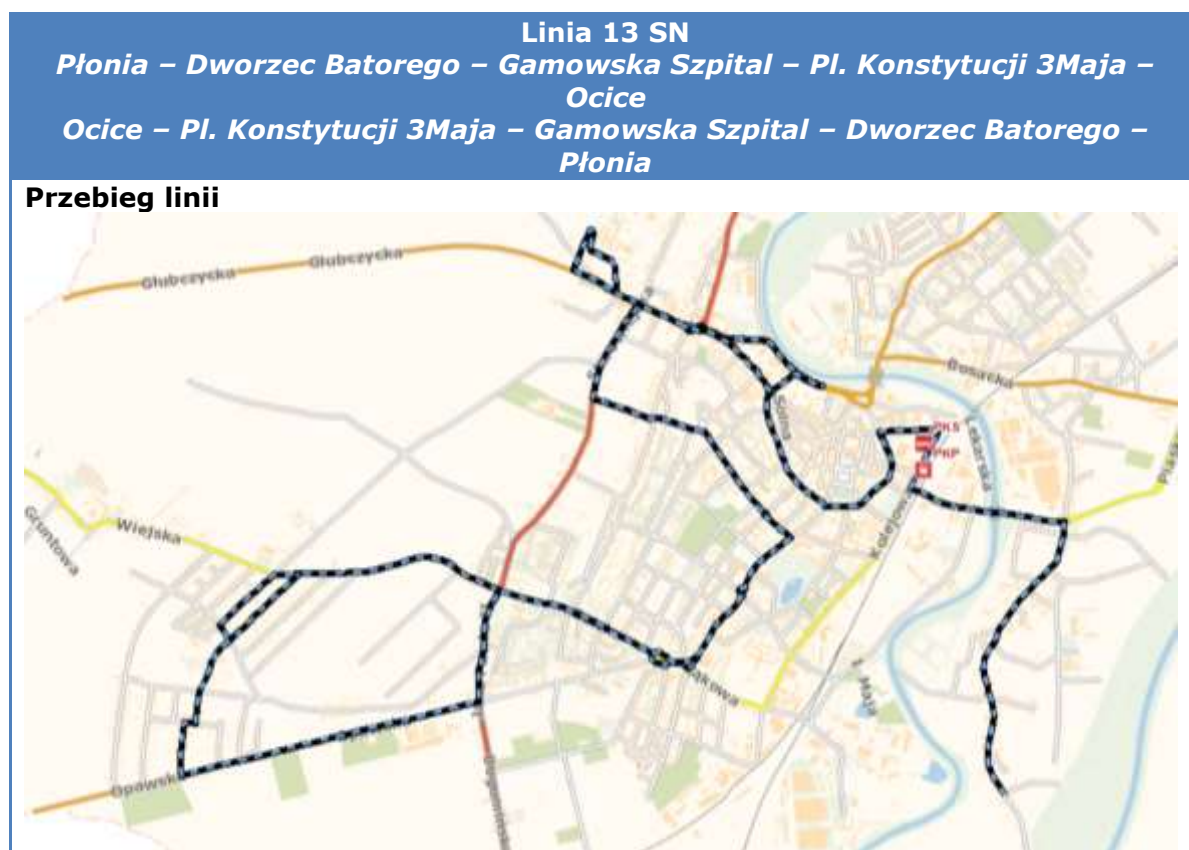
Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 11 SN kierunek Sudół		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
2.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
3.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
4.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
5.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
6.	Brzeska Ogródki* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
7.	Brzeska* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Brzezie
8.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
9.	Brzezie Wygonowa	Brzezie
10.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
11.	Dębicz	Dębicz
12.	AUCHAN	Brzezie
13.	Kamieniok	Brzezie
14.	Rybnicka	Płonia DW935
15.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
16.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
17.	Bosacka Jana	Ostróg DW935
18.	Dworzec Batorego Stanowisko 2	Śródmieście
19.	Opawska Galeria	Śródmieście
20.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
21.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
22.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
23.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
24.	Ocicka Szczecińska	Ocice
25.	Ocice Gdańska	Ocice
26.	Ocice Kościół	Ocice
27.	Ocice Tuwima Szkoła	Ocice
28.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
29.	Opawska Działki	Ocice DW916
30.	Opawska Mieszko	Ocice DW916

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 11 SN kierunek Sudół		
31.	Bogumińska	Studzienna DK45
32.	Studzienna Pl. Zakopiański	Studzienna
33.	Studzienna Osiedle	Studzienna
34.	Sudół Makuszyńskiego	Sudół
35.	Sudół Pętla	Sudół

Źródło: opracowanie własne

7.2.2 Linia Płonia – Dworzec Batorego – Gamowska Szpital – Pl. Konstytucji 3Maja – Ocice – linia SN nr 13



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 13 SN kierunek Ocice		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Płonia Graniczna	Płonia
2.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
3.	Płonia Kościół	Płonia
4.	Sudecka Szkoła	Płonia
5.	Piaskowa SGL	Płonia
6.	Dworzec Batorego Stanowisko 1	Śródmieście
7.	Wojska Polskiego Szkoła	Śródmieście
8.	Drewniana	Śródmieście
9.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
10.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
11.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 13 SN kierunek Ocice		
12.	Michejdy	Stara Wieś
13.	Michejdy	Stara Wieś
14.	Ogrodowa Pracy	Śródmieście
15.	Ogrodowa Ludwika	Śródmieście
16.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
17.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
18.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
19.	Opawska Mieszko* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice DW916
20.	Opawska Działki* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice DW916
21.	Opawska Kolonialna* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice DW916
22.	Ocice Kolonialna* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice DW916
23.	Ocice Kościół* <i>Obsługa przystanku na wybranych kursach</i>	Ocice
24.	Ocice Gdańska	Ocice
25.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
26.	Ocicka Szczecińska	Ocice
27.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
28.	Ocice Górna	Ocice

Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 13 SN kierunek Płonia		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Ocice Górna	Ocice
2.	Ocice Gdańska	Ocice
3.	Ocicka Szczecińska	Ocice
4.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
5.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
6.	Plac Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody
7.	Opawska TBS	Śródmieście
8.	Ogrodowa Ludwika	Śródmieście
9.	Ogrodowa Pracy	Śródmieście
10.	Michejdy	Stara Wieś
11.	Starowiejska Michejdy	Stara Wieś DK45
12.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
13.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
14.	Głębzycka Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
15.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
16.	Londzina	Stara Wieś
17.	Wojska Polskiego Szkoła	Śródmieście
18.	Dworzec Batorego Stanowisko nr 2	Śródmieście
19.	Piaskowa SGL	Płonia
20.	Sudecka Szkoła	Płonia
21.	Płonia Kościół	Płonia
22.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
23.	Płonia Graniczna	Płonia

Źródło: opracowanie własne

7.2.3 Linia SN Racibórz – Pszów – Rydułtowy – linia SN 14



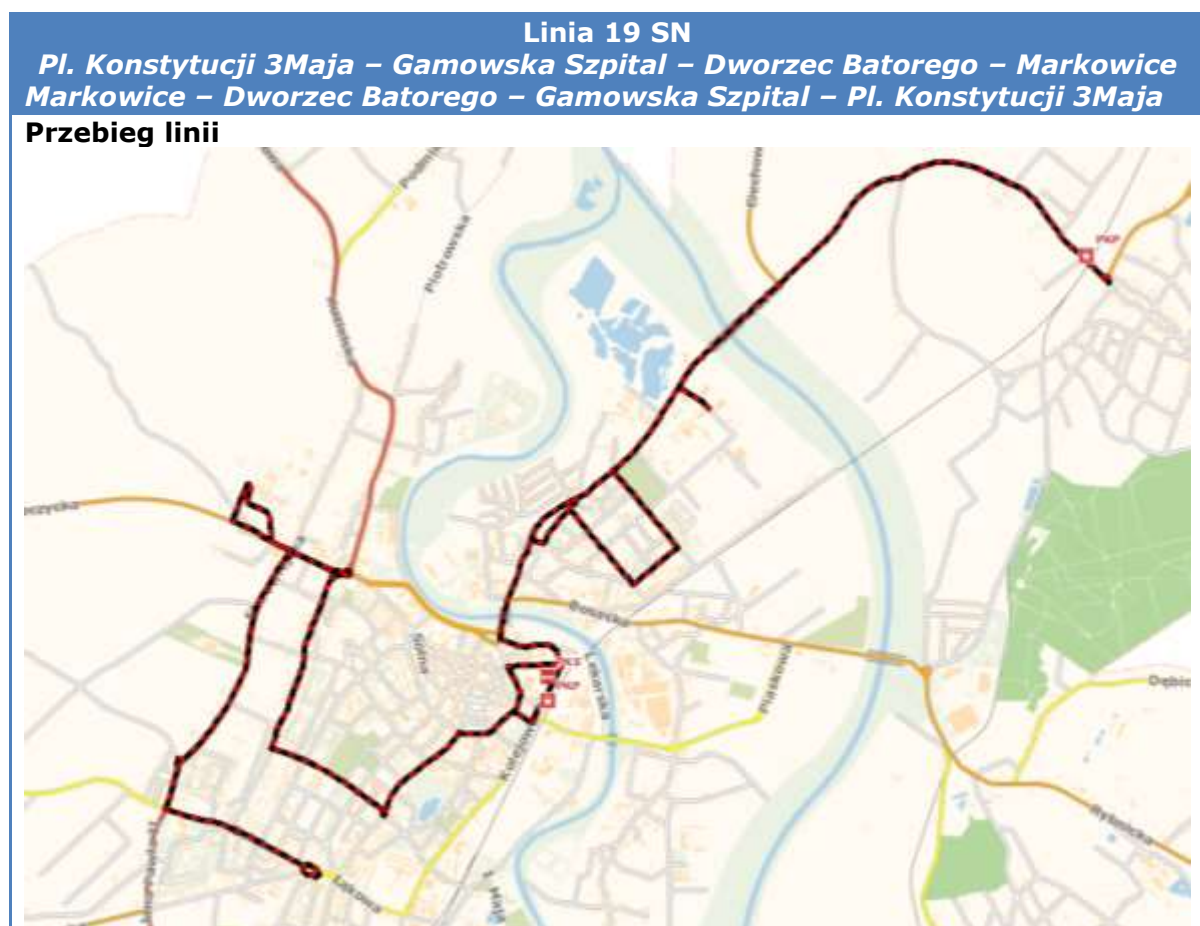
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 14 SN kierunek Racibórz		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Rydułtowy KWK	Gmina Rydułtowy
2.	Rydułtowy Ofiar Terroru	Gmina Rydułtowy
3.	Rydułtowy Rynek	Gmina Rydułtowy
4.	Pszów Dworzec	Gmina Pszów
5.	Rzuchów Łapacz	Gmina Kornowac
6.	Rzuchów Lęgów	Gmina Kornowac
7.	Kornowac PGR	Gmina Kornowac
8.	Kornowac Skrzyżowanie	Gmina Kornowac
9.	Pogrzebień Szkoła	Gmina Kornowac
10.	Pogrzebień Kościół	Gmina Kornowac
11.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
12.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
13.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
14.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
15.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
16.	Dębicz	Dębicz
17.	AUCHAN	Brzezie
18.	Kamieniok	Brzezie
19.	Rybnicka	Płonia DW935
20.	Rybnicka SGL	Płonia DW935
21.	Bosacka Jana	Ostróg DW935
22.	Dworzec Batorego Stanowisko nr 1	Śródmieście
23.	Opawska Galeria	Śródmieście
24.	Plac Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody
25.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 14 SN kierunek Racibórz		
26.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45
27.	Starowiejska Michejdy	Stara Wieś DK45
28.	Wojska Polskiego Szkoła	Śródmieście
29.	Drewniana	Śródmieście
30.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
31.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
32.	Głubczycka Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
33.	Kozielska Kościół	Stara Wieś DK45
34.	Kozielska Gdyńska	Stara Wieś DK45
35.	Kozielska Myto	Miedonia DK45
36.	Miedonia Podmiejska	Miedonia
37.	Miedonia OSP	Miedonia

Źródło: opracowanie własne

7.2.4 Linia Pl. Konstytucji 3Maja – Gamowska Szpital – Dworzec Batorego – Markowice – linia SN 19



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych <http://pk-raciborz.pl/> oraz strony <http://esim.raciborz.pl/imap/>

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 19 SN kierunek Markowice		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Plac Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody
2.	Plac Konstytucji 3 Maja Ocicka	Nowe Zagrody
3.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
4.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 19 SN kierunek Markowice		
5.	Starowiejska Michejdy	Stara Wieś DK45
6.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
7.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
8.	Głubczycka Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
9.	Mariańska Michejdy	Stara Wieś
10.	Mariańska	Śródmieście
11.	Matejki Szkoła	Śródmieście
12.	Opawska TBS	Śródmieście
13.	Opawska Galeria	Śródmieście
14.	Dworzec Batorego Stanowisko nr 2	Śródmieście
15.	Armii Krajowej Technikum	Ostróg DW919
16.	Rudzka	Ostróg
17.	Królewska Szkoła	Ostróg
18.	Lotnicza Rameta	Ostróg
19.	Siwonia	Ostróg
20.	Rudzka Dom Złota Jesień	Ostróg DW919
21.	Rudzka Komunalna most	Ostróg DW919
22.	Komunalna	Ostróg DW919
23.	Markowice Łokietka	Markowice
24.	Markowice Kościół	Markowice

Źródło: opracowanie własne

Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linia 19 SN kierunek Plac Konsultacji		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Markowice Kościół	Markowice
2.	Markowice Łokietka	Markowice
3.	Komunalna	Ostróg DW919
4.	Rudzka Komunalna	Ostróg DW919
5.	Siwonia	Ostróg
6.	Lotnicza Rameta	Ostróg
7.	Królewska Szkoła	Ostróg
8.	Armii Krajowej Rogera	Ostróg DW919
9.	Armii Krajowej Kościół	Ostróg DW919
10.	Dworzec Batorego Stanowisko nr 1	Śródmieście
11.	Opawska Galeria	Śródmieście
12.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
13.	Matejki Szkoła	Śródmieście
14.	Mariańska	Śródmieście
15.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
16.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
17.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
18.	Starowiejska Mieszko	Stara Wieś DK45
19.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45
20.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
21.	Plac Konstytucji 3 Maja Polna	Nowe Zagrody

Źródło: opracowanie własne

7.3 Proponowany układ sieci komunikacyjnej

W celu dostosowania oferty przewozowej do potrzeb pasażerów, zdecydowano się uprościć układ komunikacyjny miasta, tak aby był on prosty oraz umożliwiał pasażerom zmianę środka transportu w głównych punktach komunikacyjnych – przesiadkę na inną linię. Wdrożenie nowej sieci komunikacyjnej planowane jest na 1 września 2019 r.

W poniższej tabeli zaprezentowano proponowane linie komunikacji miejskiej w Gminie Racibórz.

Tabela 17. Proponowane linie komunikacji miejskiej w Gminie Racibórz

Lp.	Nazwa linii	proponowany przebieg trasy	Liczba przystanków na maksymalnej trasie przejazdu	kursuje
1.	Linia 1	Ostróg – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja - Ocice	23	Dni robocze
2.	Linia 2	Miedonia – Gamowska – Centrum – Plac Konstytucji – Studzeinna - Sudół	27	Dni robocze
3.	Linia 3	Kamieniok – Płonia – Centrum – Szpital – Plac Konstytucji - Ocice	32	Dni robocze
4.	Linia 4	Brzezie – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja	25	Dni robocze
5.	Linia 8	Markowice – Ostróg – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja – Wojnowice - Samborowice	24	Dni robocze
6.	Linia 11	Brzezie – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja - Ocice	33	Dni robocze
7.	Linia 13	Płonia – Centrum – Szpital – Plac Konstytucji 3 Maja - Ocice	26	Dni robocze
8.	Linia 14	Rydułtowy – Pszów – Kornowac – Brzezie – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja – Starowiejska – Szpital Gamowska	40	Dni robocze
9.	Linia 19	Markowice – Ostróg – Centrum – Opawska – Plac Konstytucji 3 Maja – Studzienna - Sudół	28	Dni robocze

10.	Linia A	Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja – Szpital Gamowska	14	Dni robocze
11.	Linia B	Ostróg - Centrum – Szpital Gamowska	9	Dni robocze
12.	Linia 14SN	Rydułtowy – Pszów – Kornowac – Brzezie – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja – Starowiejska – Szpital Gamowska Miedonia – Gamowska -Centrum	40 11 <i>na niektórych kursach linia przedłużana do Miedoni</i>	Sobota, niedziela, święta

7.3.1 Linie obsługujące miasto w dzień roboczy

Do obsługi komunikacyjnej miasta w dni robocze zaproponowano 11 linii, z czego:

- 2 linie – linia A i B mają typowo miejski charakter i mają zapewnić dostępność do najważniejszych generatorów ruchu zlokalizowanych w śródmieściu, w tym do obiektów ochrony zdrowia.

- 3 linie – linia 2, linia 8 oraz linia 14 wykraczają poza obszar Gminy Racibórz. Zadaniem tych linii jest zapewnienie komunikacji miejskiej do Gmin wiejskich takich jak: Gmina Rudnik, Gmina Pietrowice Wielkie, Gmina Krzanowice, Gmina Kornowac – gmin leżących na terenie powiatu raciborskiego oraz zapewnienie komunikacji miejskiej do miasta Rydułtowy oraz miasta Pszów, leżących na obszarze powiatu wodzisławskiego.

- pozostałe 6 linii ma na celu zapewnienie obsługi komunikacyjnej mieszkańców miasta Raciborza w obrębie dzielnic / peryferii z centrum miasta oraz umożliwić komunikację pomiędzy dzielnicami m.in. bezpośrednio kursy lub poprzez przesiadkę w centrum miasta.

W poniższych tabelach zaprezentowano proponowany układ linii.

Linia 1		
Ostróg – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja - Ocice		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 1		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Gospodarcza	Ostróg
2.	Komunalna	Ostróg
3.	Rudzka Żłota Jesień	Ostróg DW919
4.	Siwonia	Ostróg
5.	Lotnicza Rameta	Ostróg
6.	Królewska Szkoła	Ostróg
7.	Armii Krajowej Cmentarz	Ostróg DW919
8.	Armii Krajowej Starostwo	Ostróg DW919
9.	Dworzec Batorego	Śródmieście
10.	Opawska Galeria	Śródmieście
11.	Opawska Matejki Rondo / TBS	Śródmieście
12.	Plac Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
13.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody

14.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
15.	Ocicka Szczecińska	Ocice
16.	Ocice Gdańska	Ocice
17.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
18.	Ocice Górna	Ocice
19.	Ocicne Kościół	Ocice
20.	Ocice Szkoła	Ocice
21.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
22.	Opawska Działki	Ocice DW916
23.	Opawska Mieszko	Ocice DW916

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 2		
Miedonia – Gamowska – Centrum – Plac Konsytucji – Studzeinna - Sudół		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 2		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Rudnik Sylwestra	Gmina Rudnik
2.	Rudnik Kościół	Gmina Rudnik
3.	Rudnik Mickiewiczza	Gmina Rudnik
4.	Miedonia Rudnicka	Miedonia DK45
5.	Miedonia Sklep	Miedonia DK45
6.	Miedonia Podmiejska	Miedonia DK45
7.	Miedonia OSP	Miedonia DK45
8.	Miedonia Podmiejska	Miedonia DK45
9.	Kozielska Myto	Miedonia DK45
10.	Kozielska Gdyńska	Stara Wieś DK45
11.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
12.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
13.	Głubczycka Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
14.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
15.	Dworzec Batorego	Śródmieście
16.	Kościuszki Staszica	Śródmieście
17.	Kościuszki Eichendorffa	Śródmieście
18.	Łąkowa	Śródmieście
19.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
20.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
21.	Bogumińska	Studzienna DK45
22.	Studzienna Plac Zakopiański	Studzienna DK45
23.	Studzienna Boisko	Studzienna
24.	Studzeinna Urbana	Studzienna
25.	Studzeinna Osiedle	Studzienna
26.	Sudół Makuszyńskiego	Sudół DK45
27.	Sudół Pętla	Sudół DK45

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 3		
Kamieniok – Płonia – Centrum – Szpital – Plac Konstytucji - Ocice		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 3		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Kamieniok	Brzezie
2.	Rybnicka	Płonia DW935
3.	Rybnicka COBEX	Płonia DW935

4.	Szkolna	Płonia
5.	Sudecka Szkoła	Płonia
6.	Sudecka Kościół	Płonia
7.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
8.	Płonia Graniczna	Płonia
9.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
10.	Sudecka Kościół	Płonia
11.	Sudecka Szkoła	Płonia
12.	Piastkowa COBEX	Płonia
13.	Dworzec Batorego	Śródmieście
14.	Wojska Polskiego	Śródmieście
15.	Londzina	Star Wieś
16.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
17.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
18.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
19.	Michejdy	Stara Wieś
20.	Michejdy	Stara Wieś
21.	Ogrodowa Pracy	Śródmieście
22.	Ogrodowa Ludwika	Śródmieście
23.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
24.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
25.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
26.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
27.	Ocicka Szczecińska	Ocice
28.	Ocice Gdańska	Ocice
29.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
30.	Ocice Górna	Ocice
31.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
32.	Ocice Górne	Ocice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 4		
Brzezie – Centrum – Plac Konsytucji 3 Maja		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 4		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
2.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
3.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
4.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
5.	Brzeska	Brzezie
6.	Brzeska Ogródki	Brzezie
7.	Brzeska	Brzezie
8.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
9.	Gawliny/ Wiatrakowa	Brzezie
10.	Brzezie Wagonowa	Brzezie
11.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
12.	Dębicz	Dębicz DW935
13.	AUCHAN	Brzezie
14.	Kamieniok	Brzezie
15.	Rybnicka	Płonia DW935
16.	Rybnicka COBEX	Płonia DW935
17.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
18.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935

19.	Dw. Batorego	Śródmieście
20.	Opawska Galeria	Śródmieście
21.	Opawska Matejki Rondo / TBS	Śródmieście
22.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
23.	Łąkowa	Śródmieście
24.	Łąkowa ZUS	Śródmieście
25.	Rafako	Śródmieście

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 8		
Markowice – Ostróg – Centrum – Plac Konsytucji 3 Maja – Wojnowice - Samborowice		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 8		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Markowice Słoneczny Stok	Markowice
2.	Markowice Centrum	Markowice
3.	Markowice Hetmańska	Markowice
4.	Markowice Powstańców Śląskich / Kościół	Markowice
5.	Markowice Łokietka	Markowice
6.	Rudzka Komunalna	Ostróg DW919
7.	Rudzka Złota Jesień	Ostróg DW919
8.	Armii Krajowej Cmentarz	Ostróg DW919
9.	Armii Krajowej Starostwo	Ostróg DW919
10.	Dworzec Batorego	Śródmieście
11.	Opawska Galeria	Śródmieście
12.	Opawska Matejki Rondo / TBS	Śródmieście
13.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
14.	Opawska MYTO	Nowe Zagrody
15.	Opawska Mieszko	Ocice DW916
16.	Opawska Działki	Ocice DW916
17.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
18.	Ocice Kołłątaja	Ocice DW916
19.	Lekartów Skrzyżowanie	Gmina Pietrowice Wielkie
20.	Samborowice Opawska CHEMPEST	Gmina Pietrowice Wielkie
21.	Samborowice Opawska Dom Kultury	Gmina Pietrowice Wielkie
22.	Samborowice Opawska CHEMPEST	Gmina Pietrowice Wielkie
23.	Wojnowice Szpitalna	Gmina Krzanowice
24.	Wojnowice Rostka	Gmina Krzanowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 11		
Brzezie – Centrum – Plac Konsytucji 3 Maja - Ocice		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 11		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
2.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
3.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
4.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
5.	Brzeska	Brzezie
6.	Brzeska Ogródki	Brzezie
7.	Brzeska	Brzezie
8.	Brzeska Myśliwca	Brzezie

9.	Gawliny/ Wiatrakowa	Brzezie
10.	Brzezie Wagonowa	Brzezie
11.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
12.	Dębicz	Dębicz DW935
13.	AUCHAN	Brzezie
14.	Kamieniok	Brzezie
15.	Rybnicka	Płonia DW935
16.	Rybnicka COBEX	Płonia DW935
17.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
18.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
19.	Dw. Batorego	Śródmieście
20.	Opawska Galeria	Śródmieście
21.	Opawska Matejki Rondo / TBS	Śródmieście
22.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
23.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
24.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
25.	Ocicka Szczecińska	Ocice
26.	Ocice Gdańska	Ocice
27.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
28.	Ocice Górna	Ocice
29.	Ocice Kościół	Ocice
30.	Ocice Szkoła	Ocice
31.	Opawska Kolonialna	Ocice DW916
32.	Opawska Działki	Ocice DW916
33.	Opawska Mieszko	Ocice DW916

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 13		
Płonia – Centrum – Szpital – Plac Konsytucji 3 Maja - Ocice		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 13		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Płonia Graniczna	Płonia
2.	Płonia Mieszka Raciborskiego	Płonia
3.	Sudecka Kościół	Płonia
4.	Sudecka Szkoła	Płonia
5.	Piastkowa COBEX	Płonia
6.	Dworzec Batorego	Śródmieście
7.	Wojska Polskiego	Śródmieście
8.	Londzina	Star Wieś
9.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
10.	Głubczycka Sprawność / Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
11.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
12.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
13.	Michejdy	Stara Wieś
14.	Michejdy	Stara Wieś
15.	Ogrodowa Pracy	Śródmieście
16.	Ogrodowa Ludwika	Śródmieście
17.	Opawska Matejki Rondo	Śródmieście
18.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
19.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
20.	Ocicka Cmentarz Jeruzalem	Ocice
21.	Ocicka Szczecińska	Ocice

22.	Ocice Gdańska	Ocice
23.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
24.	Ocice Górna	Ocice
25.	Ocice Osiedleńcza	Ocice
26.	Ocice Górne	Ocice

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 14		
Rydułtowy – Pszów – Kornowac – Brzezie – Centrum – Plac Konstytucji 3 Maja – Starowiejska – Szpital Gamowska		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 14		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Rydułtowy KWK	Gmina Rydułtowy
2.	Rydułtowy Ofiar Terroru	Gmina Rydułtowy
3.	Rydułtowy Rynek	Gmina Rydułtowy
4.	Rydułtowy N/Ż	Gmina Rydułtowy
5.	Pszów Szkoła	Gmina Pszów
6.	Pszów Dworzec	Gmina Pszów
7.	Pszów Most	Gmina Pszów
8.	Pszów Krzyżkowice	Gmina Pszów
9.	Pszów Krzyżkowice Sklep	Gmina Pszów
10.	Pszów Krzyżkowice Działki	Gmina Pszów
11.	Rzuchów Łapacz	Gmina Kornowac
12.	Rzuchów Lęgów	Gmina Kornowac
13.	Kornowac Urząd Gminy	Gmina Kornowac
14.	Kornowac Skrzyżowanie	Gmina Kornowac
15.	Pogrzebień Szkoła	Gmina Kornowac
16.	Pogrzebień Kościół	Gmina Kornowac
17.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
18.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
19.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
20.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie
21.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
22.	Gawliny / Wiatrakowa	Brzezie
23.	Brzezie Wagonowa	Brzezie
24.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
25.	Dębicz	Dębicz
26.	AUCHAN	Brzezie
27.	Kamieniok	Brzezie
28.	Rybnicka	Płonia DW935
29.	Rybnicka COBEX	Płonia DW935
30.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
31.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
32.	Dworzec Batorego	Śródmieście
33.	Opawska Galeria	Śródmieście
34.	Opawska Matejki Rondo/ TBS	Śródmieście
35.	Plac Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
36.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
37.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45
38.	Starowiejska - Michejdy	Stara Wieś DK45
39.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
40.	Gamowska Szpital	Stara Wieś

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 19		
Markowice – Ostróg – Centrum – Opawska – Plac Konsytucji 3 Maja – Studzienna - Sudół		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 19		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Markowice Kościół	Markowice
2.	Markowice Łokietka	Markowice
3.	Rudzka Komunalna	Ostróg DW919
4.	Rudzka Złota Jesień	Ostróg DW919
5.	Siwonia	Ostróg
6.	Lotnicza Rameta	Ostróg
7.	Królewska Szkoła	Ostróg
8.	Armii Krajowej Cmentarz	Ostróg DW919
9.	Armii Krajowej Starostwo	Ostróg DW919
10.	Dworzec Batorego	Śródmieście
11.	Opawska Galeria	Śródmieście
12.	Opawska Matejki Rondo / TBS	Śródmieście
13.	Matejki	Śródmieście
14.	Mariańska	Śródmieście
15.	Mariańska / Miechejdy	Nowe Zagrody
16.	Głubczycka Sprawność / Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
17.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
18.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
19.	Starowiejska Michejdy	Stara Wieś
20.	Starowiejska Pętla	Stara Wieś
21.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
22.	Plac Konsytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
23.	Opawska MYTO	Nowe Zagrody
24.	Bogumińska	Studzienna DK45
25.	Studzienna Pl. Zakopiański	Studzienna DK45
26.	Studzienna Osiedle	Studzienna DK45
27.	Sudół Makuszyńskiego	Sudół DK45
28.	Sudół Pętla	Sudół

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia A		
Centrum – Plac Konsytucji 3 Maja – Szpital Gamowska		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr A		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Dworzec Batorego	Śródmieście
2.	Nowa / Basztowa	Śródmieście
3.	Wojska Polskiego	Śródmieście
4.	Karola Miarki	Śródmieście
5.	Słowackiego Supersam	Śródmieście
6.	Słowackiego PWSZ	Śródmieście
7.	Katowicka	Nowe Zagrody
8.	Plac Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
9.	Mariańska Ocicka	Nowe Zagrody
10.	Mariańska N/Ż	Nowe Zagrody
11.	Mariańska / Miechejdy	Nowe Zagrody
12.	Miechejdy / Starowiejska	Stara Wieś DK45
13.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45

14.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
-----	------------------	------------

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia B		
Ostróg - Centrum – Szpital Gamowska		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr A		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Lotnicza Rameta	Ostróg
2.	Siwonia	Ostróg
3.	Królewska Szkoła	Ostróg
4.	Armii Krajowej Cmentarz	Ostróg DW919
5.	Armii Krajowej Starostwo	Ostróg DW919
6.	Dworzec Batorego	Śródmieście
7.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
8.	Głubczycka Sprawność / Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
9.	Gamowska Szpital	Stara Wieś

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

7.3.2 Linie obsługujące miasta w soboty, niedziele i święta

Do obsługi komunikacyjnej miasta w dni wolne od pracy – sobota, niedziela oraz święta zaproponowano jedną linię komunikacyjną relacji Rydułtowy – Pszów- Kornowac - Racibórz, która na wybranych kursach w obrębie miasta jest przedłużona do dzielnicy Miedonia w wybranych kursach.

Linia 14SN		
Rydułtowy – Pszów – Kornowac – Brzezie – Centrum – Plac Konsytucji 3 Maja – Starowiejska – Szpital Gamowska		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 14		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Rydułtowy KWK	Gmina Rydułtowy
2.	Rydułtowy Ofiar Terroru	Gmina Rydułtowy
3.	Rydułtowy Rynek	Gmina Rydułtowy
4.	Rydułtowy N/Ż	Gmina Rydułtowy
5.	Pszów Szkoła	Gmina Pszów
6.	Pszów Dworzec	Gmina Pszów
7.	Pszów Most	Gmina Pszów
8.	Pszów Krzyżkowice	Gmina Pszów
9.	Pszów Krzyżkowice Sklep	Gmina Pszów
10.	Pszów Krzyżkowice Działki	Gmina Pszów
11.	Rzuchów Łapacz	Gmina Kornowac
12.	Rzuchów Lęgów	Gmina Kornowac
13.	Kornowac Urząd Gminy	Gmina Kornowac
14.	Kornowac Skrzyżowanie	Gmina Kornowac
15.	Pogrzebień Szkoła	Gmina Kornowac
16.	Pogrzebień Kościół	Gmina Kornowac
17.	Pogrzebieńska Widok	Brzezie
18.	Pogrzebieńska N/Ż	Brzezie
19.	Pogrzebieńska Pętla	Brzezie
20.	Pogrzebieńska Strażacka	Brzezie

21.	Brzeska Myśliwca	Brzezie
22.	Gawliny / Wiatrakowa	Brzezie
23.	Brzezie Wagonowa	Brzezie
24.	Brzezie Zakładowa	Brzezie
25.	Dębicz	Dębicz
26.	AUCHAN	Brzezie
27.	Kamieniok	Brzezie
28.	Rybnicka	Płonia DW935
29.	Rybnicka COBEX	Płonia DW935
30.	Bosacka Policja	Ostróg DW935
31.	Bosacka Most Zamkowy	Ostróg DW935
32.	Dworzec Batorego	Śródmieście
33.	Opawska Galeria	Śródmieście
34.	Opawska Matejki Rondo/ TBS	Śródmieście
35.	Plac Konstytucji 3 Maja	Nowe Zagrody
36.	Ocicka Pszczyńska	Nowe Zagrody
37.	Starowiejska Pętla	Nowe Zagrody DK 45
38.	Starowiejska - Michejdy	Stara Wieś DK45
39.	Starowiejska Mleczarnia	Stara Wieś DK45
40.	Gamowska Szpital	Stara Wieś

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Linia 14SN Wersja dłuższa od przystanku Gamowska Szpital Miedonia – Gamowska -Centrum		
Przystanki obsługiwane na trasie przejazdu linii nr 14		
Lp.	Nazwa przystanku	Dzielnica / nr drogi
1.	Miedonia OSP	Miedonia
2.	Miedonia Podmiejska	Miedonia
3.	Kozielska MYTO	Miedonia DK45
4.	Kozielska Gdyńsk	Stara Wieś DK45
5.	Głubczycka Sprawność	Stara Wieś DK45
6.	Gamowska Szpital	Stara Wieś
7.	Głubczycka Spółdzielcza	Stara Wieś DK45
8.	Strzecha	Stara Wieś DW 935
9.	Londzina	Stara Wieś
10.	Wojska Polskiego	Śródmieście
11.	Dworzec Batorego	Śródmieście

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PK Sp. z o.o. w Raciborzu

7.4 Propozycje w zakresie alokacji autobusów zeroemisyjnych oraz wyboru systemów ładowania

Spółka Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Raciborzu będąca operatorem transportu lokalnego w mieście, posiada aktualnie w swoich zasobach 18 autobusów czeskiej marki SOR. Wszystkie autobusy posiadają napęd ON z normą spalania Euro 5.

W poniższej tabeli przedstawiono podstawowe dane dotyczące posiadanych środków transportu.

Tabela 18. Środki transportu w dyspozycji PK Sp. z o.o. w Raciborzu

Lp.	Marka	Typ, model	Nr VIN	Nr rej.	Rok prod.	Data I rejestracji	Nr boczny
1.	SOR	BN 12	TK9N2XXBCALSL5729	SRC5H04	2010	2010-03-18	1073
2.	SOR	BN 12	TK9N2XXBCALSL5728	SRC 5H06	2010	2010-03-18	1074
3.	SOR	CN 8,5	TK9N3XXBAALSL5007	SRC8H61	2010	2010-04-09	1075
4.	SOR	CN 8,5	TK9N3XXBAALSL5008	SRC8H62	2010	2010-04-09	1076
5.	SOR	CN 8,5	TK9N3XXBAALSL5009	SRC8H63	2010	2010-04-09	1077
6.	SOR	CN 8,5	TK9N3XXBAALSL5010	SRC8H64	2010	2010-04-09	1078
7.	SOR	BN 12	TK9N2XXBCALSL5779	SRC7L86	2010	2010-09-13	1079
8.	SOR	CN 8,5	TK9N3XXCAALSL5020	SRC1M93	2010	2010-10-01	1080
9.	SOR	CN 8,5	TK9N3XXCAALSL5021	SRC1M94	2010	2010-10-01	1081
10.	SOR	BN 8,5	TK9N3XXBABL5087	SRC4U40	2011	2011-10-03	1082
11.	SOR	BN 8,5	TK9N3XXBABL5089	SRC4U41	2011	2011-10-03	1083
12.	SOR	BN 12	TK9N2XXBCBLSL5886	SRC4U42	2011	2011-10-03	1084
13.	SOR	BN 12	TK9N2XXBCC1SL5012	SRC50G8	2012	2012-09-27	1085
14.	SOR	BN 8,5	TK9N3XXBGCLSL5115	SRC60G8	2012	2012-10-04	1086
15.	SOR	BN 8,5	TK9N3XXBGCLSL5116	SRC51G9	2012	2012-10-04	1087
16.	SOR	BN 8,5	TK9N3XXBGCLSL5117	SRC52G9	2012	2012-10-04	1088
17.	SOR	BN 8,5	TK9N3XXBGCLSL5118	SRC53G9	2012	2012-10-04	1089
18.	SOR	BN 12	TK9N2XXBCC1SL5030	SRC54G9	2012	2010-10-08	1090

Źródło: dane miasta Racibórz

Na poniższym zdjęciu zaprezentowano tabor będący w eksploatacji Przedsiębiorstwa Komunalnego Sp. z o.o. w Raciborzu.

Rysunek 14. Tabor Przedsiębiorstwa Komunalnego Sp. z o.o. w Raciborzu



Źródło: <http://pk-raciborz.pl/>

Zakup autobusów zeroemisyjnych zaplanowano w ilości **3 sztuk jednostek elektrycznych** do obsługi typowo linii miejskich przy założeniu, że liczba mieszkańców nie ulegnie zmniejszeniu.

Do wyboru docelowych linii autobusowych obsługiwanych taborem zeroemisyjnym, kierowano się następującymi założeniami:

- Pojazdy zeroemisyjne obsługują obszary miejskie o intensywnej zabudowie wielorodzinnej – ze względu na brak emisji hałasu, szczególnie dotkliwego wśród wysokich i gęsto rozlokowanych budynków;
- występuje duża intensywność dobowego i rocznego wykorzystania taboru – środki transportu o wysokich kosztach stałych powinny być eksploatowane w sposób maksymalnie intensywny (w warsztatach² dominantę stanowiły wartości od 65 do 80 tys. wozokilometrów rocznie w przeliczeniu na pojazd w inwentarzu, aczkolwiek próg opłacalności eksploatacji elektrobusów wyznaczono na 100 tys. wozokilometrów rocznie – zauważając przy tym, że obecny poziom techniki poważnie utrudnia lub nawet uniemożliwia jego osiągnięcie); - ma miejsce wysoka dostępność przestrzenna przystanków – cechy technicznoeksploatacyjne elektrobusów predestynują je do obsługi linii o dużej gęstości przystanków;
- trasa ma płaski profil pionowy – przy obecnym zaawansowaniu i sprawności procesu rekuperacji powinno się preferować linie bez znacznych deniwelacji w przebiegu trasy;
- analizowana linia stanowi element systemu skoordynowanej obsługi obszaru zurbanizowanego wieloma liniami – wymagane synchronizacją rozkładów jazdy dłuższe postoje wyrównawcze na pętlach mogą być dzięki temu efektywnie wykorzystane na doładowanie zasobników energii;

² Rekomendacje wyznaczenia autobusów zeroemisyjnych do obsługi linii komunikacyjnych zostały wypracowane podczas sesji warsztatowych programu „E-bus”.

- jest ona podatna na kongestię drogową – jej trasa charakteryzuje się dużą liczbą zatrzymań autobusów pomiędzy przystankami i niewielką prędkością jazdy pomiędzy tymi zatrzymaniami;
- niska prędkość techniczna zdeterminowana jest także przyczynami innymi niż kongestia (np. przebieg trasy przez strefy ograniczonego ruchu – z pierwszeństwem pieszych i rowerzystów, obszary uspokojonego ruchu „Tempo 30” i inne);
- przebieg trasy obejmuje planowane przyszłe strefy ekologiczne dla pojazdów mechanicznych (w szczególności okolice obiektów zabytkowych).

Wprowadzenie autobusów elektrycznych rekomenduje się jedynie na liniach autobusowych nr A, B, oraz ewentualnie na liniach nr 1 i 4.

Jednakże trzeba mieć na uwadze iż, Miasto nie będzie zobligowane do wymiany taboru zgodnie zapisami ustawy o elektromobilności, w sytuacji spadku ludności poniżej 50 tyś mieszkańców. Miasta poniżej 50 tyś. mieszkańców są wyłączone z obowiązku wykonania analizy o elektromobilności.

8 Finansowanie usług przewozowych i ich rentowność

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

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

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

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

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

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

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

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

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób (zakup taboru zeroemisyjnego),
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniających się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszeniem ich jakości,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,
- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed grożącymi niebezpieczeństwami.

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

Miasto Racibórz podjęło się rozwiązania problemu związanego z organizacją transportu na terenie gminy. Rekomenduje się, aby linie komunikacyjne tworzące sieć przewozów użyteczności publicznej obsługiwały jak największy obszar gminy, a tym samym przyciągały jak największą liczbę pasażerów, zostały poprowadzone przez wszystkie dzielnice miasta ze szczególnym uwzględnieniem prowadzenia tras w pobliżu wszystkich ważnych generatorów ruchu. Tworząc sieć komunikacyjną oparto się także na istniejących przywiązaniach społecznych wykorzystując jako podstawę obecnie istniejącą sieć linii komunikacji miejskiej. Działanie takie ma także uzasadnienie poparte wynikami badań ujętych w „Raporcie z badania potoków pasażerskich, struktury biletów w autobusach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Racibórz oraz opracowania oferty rozkładu jazdy”.

Duże zapotrzebowanie na usługi przewozowe wynika głównie z potrzeb związanych z edukacją tj. przemieszczaniem się dzieci i młodzieży do szkół i uczelni oraz przemieszczaniem się osób w podeszłym wieku. Podkreślić jednak należy, że podmioty prowadzące nauczanie i szkolenia w żaden sposób nie koordynują między sobą dobowego czasu rozpoczęcia i zakończenia nauki. Zróżnicowany czas rozpoczęcia i zakończenia zajęć z jednej strony wprowadzać będzie takie dostosowanie rozkładu jazdy, aby wychodzić na przeciw potrzebom pasażerów, z drugiej nie pozwoli na zapełnienie autobusów w ciągu doby na takim poziomie, aby przychody pozwoliły pokryć koszty usługi.

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

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

Szacunkowe roczne przychody ze sprzedaży biletów, przy wymaganej wysokości pracy przewozowej oraz przy uwzględnieniu rynkowej wartości wozokilometra na poziomie 6,00 zł/km w komunikacji miejskiej, zagwarantują rentowność na poziomie około 35%. Oznacza to, że przewozy gminne będą nierentowne. Sytuacja ta z punktu widzenia ekonomicznego nie jest korzystna dla organizatora. Nie można jednakże zapominać, że głównym zadaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest prawidłowe zaspokajanie potrzeb ludności, a dopiero później ewentualne przynoszenie zysków. Wysokość rekompensaty przekazywanej operatorowi uzależniona będzie głównie od stosowanego cennika opłat za bilety. Stosując taryfę ze średnią wartością biletu jednorazowego na poziomie 2,00 zł i średnią wartością biletu miesięcznego na poziomie 80,00 zł, należy założyć rekompensatę na poziomie około 65 % kwoty wynikającej z iloczynu liczby zaplanowanych wozokilometrów oraz przyjętej w umowie z operatorem stawki wozokilometra.

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

9 Preferencje dotyczące wyboru środków transportowych

Ogólnie transport dzielimy na:

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

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

- koszty funkcjonowania,

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

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

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

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

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

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

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

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

Szacunkowa ilość pasażerów oraz zróżnicowane kształtowanie się potrzeb przewozowych w poszczególnych godzinach, dniach i miesiącach wymaga stosowania taboru o szerokim przedziale pojemności. Proponuje się wprowadzenie taboru o pojemności pasażerskiej łącznie liczonej od 50 – 75 miejsc siedzących i stojących, przy zachowaniu minimalnej liczby miejsc siedzących powyżej 20. W wyniku przeprowadzonych analiz szczegółowo określono preferencje dotyczące środków transportowych do realizacji założonych zadań. Dla planowanej sieci komunikacyjnej obejmującej 10 linii komunikacyjnych minimalne wymagania taborowe to:

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

- **6 pojazdów zeroemisyjnych**³ zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych Dz. U. 2018 poz. 317 z późn. zm., dysponujących co najmniej 35 miejscami siedzącymi i co najmniej 30 miejscami stojącymi;

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

Rysunek 15. Przykładowy nowoczesny autobus miejski



źródło: www.pl.wikipedia.org

Pojazdy powinny spełniać ponadto poniższe wymagania techniczne:

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

3 autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138 i 317), wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2017 r. poz. 286, 1566 i 1999).

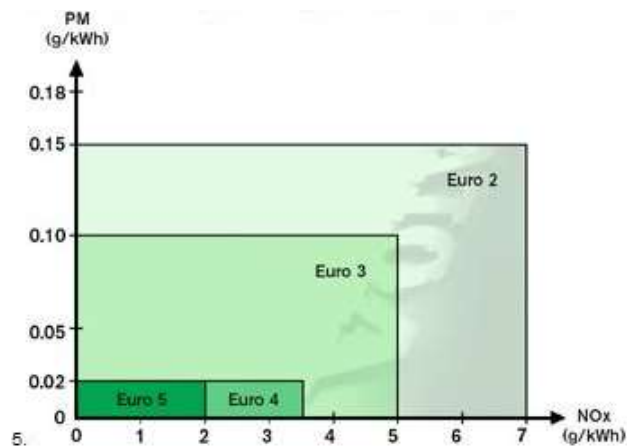
- ściśle centrum miasta tabor powinien spełniać normy emisji spalin minimum **EURO 5 (max. 70% taboru) oraz autobusy zeroemisyjne (min. 30% taboru)** do roku 2028, aby spełnić próg wymagany ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych Dz. U. 2018 poz. 317 z późn. zm.);
- pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych – pojazdy niskopodłogowe (opcjonalnie z funkcją tzw. „przykłąku”), wejścia i wyjścia przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych (rampy najazdowe), wydzielone w pojazdach przestrzenie dla wózków inwalidzkich,
 - wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne systemy informacji pasażerskiej: elektroniczne wyświetlacze trasy oraz numeru linii (przednie, boczne i wewnętrzne, tylne z numerem linii), wewnątrz pojazdu monitory systemu informacji o rozkładach jazdy, systemy komunikatów głosowych.

Rysunek 17. Dostosowanie pojazdów komunikacji miejskiej do obsługi osób niepełnosprawnych.



źródło: www.kzkgop.pl

Rysunek 16 Emisja tlenków azotu i cząsteczek wg poszczególnych norm Euro



źródło: www.truck.pl

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

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

Rysunek 17 Monitoring GPS w komunikacji miejskiej – stanowisko nadzorujące



źródło: www.motoryzacja.interia.pl

10 Zasady organizacji rynku przewozów

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe założenia rynek przewozowy można ukształtować poprzez wykreowanie przez jednostkę samorządu własnej jednostki organizacyjnej np. PK w Raciborzu Sp. z o.o., lub wybór operatora w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych i stworzenie monopolu na wykonywanie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, lub dopuszczenie konkurencji w postaci prywatnych przewoźników. Monopol, jako forma rynku, która wyklucza występowanie na rynku zjawiska konkurencji, musi jednak dawać gwarancję, że pojedyncza firma będzie w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe na danym obszarze w sposób bardziej efektywny niż dwie lub więcej firm. Monopol może prowadzić do powstania potencjalnego konfliktu pomiędzy efektywnością ekonomiczną, a zasadą konkurencji, gdyż większa liczba firm przewozowych na rynku to większa konkurencja cenowa (stawki za wozokilometr), co z zasady jest bardziej korzystne dla pasażerów. Oczywiście posiadanie własnej jednostki nie daje gwarancji, że przewozów na liniach komunikacyjnych użyteczności publicznej nie zaczniesz 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 otwarciu rynku komunikacji na danym obszarze. Należy podkreślić, iż stosunkowo niewielkie zaangażowanie sektora prywatnego w transport zbiorowy (szczególnie w komunikację miejską) stanowi dużą barierę w rozwoju stosunków konkurencyjnych. Dodatkowo przewoźnicy prywatni są zainteresowani wykonywaniem usług przewozowych wyłącznie na liniach komunikacyjnych, które zapewniają rentowność, co jest niekorzystne ze względów społecznych. Przewoźnicy prywatni mogą jednak zapewnić dwie wymierne korzyści: po pierwsze kapitał pozwalający ograniczyć bezpośrednio zaangażowanie środków publicznych w funkcjonowanie własnych jednostek komunalnych (np. ograniczenie inwestycji taborowych), po drugie wyższą efektywność świadczenia usług, a więc niższe koszty przy porównywalnej jakości usług. Prywatni przewoźnicy włączeni lub dopuszczeni do systemu komunikacji przyczyniają się do obniżenia kosztów i do poprawy jakości, jednakże stosowanie takiego modelu powoduje znaczne ograniczenie możliwości kontroli nad operatorami.

Podstawowym i najlepszym rozwiązaniem dotyczącym organizacji komunikacji zbiorowej na terenie miasta Racibórz będzie sytuacja, kiedy operatorem zostanie jedna firma transportowa będąca jednostką podległą samorządowi – PK w Raciborzu Sp. z o.o., która realizować będzie również obowiązki organizatora, w szczególności w zakresie organizacji systemu informacji dla pasażerów. Takie rozwiązanie pozwoli jednostce samorządu na bezpośrednią kontrolę operatora. Samorządowy zakład budżetowy, lub przedsiębiorca

podległy samorządowi uzyskuje przychody za świadczone usługi bezpośrednio od pasażerów na podstawie obowiązującej taryfy opłat. Uzyskuje także dochody wynikające z przyznawanej rekompensaty, gdy przychody ze sprzedaży biletów nie są w stanie zapewnić pokrycia kosztów działalności. Sytuacja dotycząca wypłaty rekompensaty będzie miała miejsce wtedy, gdy ceny za usługi przewozowe będą ustalane na stosunkowo niskim poziomie, jako rezultat polityki społecznej i transportowej. W celu ograniczenia wysokości wydatków dokonywanych z budżetu jednostki samorządowej należy ograniczać stosowanie pozaustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, gdyż w znacznym stopniu obniżają one dochodowość świadczonych usług.

Podkreślić należy, iż Miasto Racibórz jest właścicielem podmiotu wewnętrznego, który na obszarze gminy zajmuje się wykonywaniem działalności transportowej – PK w Raciborzu Sp. z o.o. Należy pamiętać, że posiadanie przez samorząd samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego 100 % udziałów w spółce transportowej czyni tą spółkę podmiotem wewnętrznym (art. 2 lit. j Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego), który może realizować kompleksowo gminne przewozy użyteczności publicznej. Z podmiotem takim można zawrzeć umowę na świadczenie usług przewozowych w sposób bezpośredni (zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Natomiast w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. Warunkiem jest sprawowanie nad tą spółką przez organy publiczne kontroli analogicznej do tej, jaką sprawują nad własnymi służbami.

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

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

11 Standardy usług przewozowych

Gminne przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane jako powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego komunikacji miejskiej wykonywana przez operatora. Przewozy te będą nakierowane w szczególności na bieżące i nieprzerwane zaspokajanie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze miasta Racibórz. Organizowanie i planowanie tego transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. W szczególności należy wziąć pod uwagę następujące wymogi w zakresie:

- **ochrony środowiska naturalnego** – postępująca degradacja środowiska naturalnego powodowana jest z jednej strony intensywnym ruchem samochodów, powodującym wysoką emisję spalin, hałasu oraz inne

uciażliwości, takie jak zatłoczenie arterii komunikacyjnych, z drugiej zaś eksploataowaniem przez podmioty prowadzące działalność z zakresu komunikacji publicznej starych, niespełniających współczesnych wymogów z zakresu ochrony środowiska środków transportu. Aktualnie wszystkie nowo produkowane autobusy i ich jednostki napędowe muszą spełniać europejskie wymogi odnośnie emisji spalin, które kategoryzowane są w skali od **EURO 1 do EURO 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 związku ołowiu. W celu poprawy stanu środowiska naturalnego miasta Racibórz, planuje się korzystanie z autobusów spełniających najwyższe obecnie stosowane normy ochrony środowiska – minimum EURO 5 (**max. 70% taboru**) **oraz autobusy zeroemisyjne (min. 30% taboru** do roku 2028, aby spełnić próg wymagany ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r o elektromobilności i paliwach alternatywnych Dz. U. 2018 poz. 317 z późn. zm.); Realizacja komunikacji taborem spełniającym te wymagania będzie utrzymywała wysoki standard transportu publicznego na obszarze gminy, a jednocześnie ograniczy negatywny wpływ na środowisko naturalne. Jednocześnie podejście to może mobilizować innych przewoźników do odnowy posiadanego taboru. Szczegółowe wymagania dotyczące środków transportu niezbędnych do wykonywania gminnych przewozów użyteczności publicznej zostały omówione w rozdziale 9.

- **dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego** – określenie standardu usług przewozowych wiąże się ściśle z zasadą powszechnego dostępu obywateli do korzystania ze środków transportowych w transporcie publicznym. Zasada ta w szczególności powinna uwzględniać takie organizowanie transportu oraz infrastruktury transportowej, aby w maksymalnym stopniu zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, samodzielny (lub za pomocą opiekuna), nieutrudniony dostęp do infrastruktury (dworce, kasy, przystanki, biletomaty, tabor itp.), oraz możliwość przemieszczania się środkami transportu publicznego. Dążąc do jak najlepszego dostosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych organizator transportu winien kłaść nacisk na to, by operator wprowadzał różnorakie udogodnienia, na przykład takie jak:
 - zapewnienie właściwej szerokości drzwi, która ma istotny wpływ na czas wsiadania i wysiadania pasażerów oraz możliwość obsługi osób niepełnosprawnych oraz zapewnienie, by wszystkie drzwi autobusu były otwierane automatycznie poprzez sterowanie z miejsca kierowcy,
 - wydzielenie i oznakowanie w środkach transportu przestrzeni dla pasażerów niepełnosprawnych.

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

- **dostęp podróżnych do infrastruktury przewozowej** – wszystkie przystanki komunikacyjne i towarzysząca infrastruktura przystankowa, jako miejsca

przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, powinny spełniać przynajmniej minimalne wymagania ustawowe. Ważne jest również, aby posiadały odpowiedni standard pozwalający na powszechny i bezpieczny dostęp do przystanku. Zadaniem organizatora winno być monitorowanie standardu w/w infrastruktury.

Istotną kwestią pozostaje **wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej**. Pojazdy komunikacji publicznej powinny być wyposażone:

- w system informacji dla pasażerów, w tym: tablice pokazujące schemat obsługiwanego linii, tablice kierunkowe
- informacje o rodzaju i cenie biletów oraz regulaminie przewozów,
- strefę internetu wi-fi,
- system zliczania pasażerów – elektroniczne bramki do zliczania liczby wchodzących / wychodzących z pojazdu,
- kasowniki biletów elektronicznych,
w celu uruchomienia tego rozwiązania należy umożliwić opłatę za przejazd w sposób:
 - elektroniczny – kartą mieszkańca
 - kartą bankową / kartą kredytową
 - komórką poprzez odpowiednią aplikację lub system NFC, blik.Rekomenduje się odejście od biletów papierowych w celu ograniczenia podaży generowanych odpadów. Bilety elektroniczne są bardziej ekologiczne i wykorzystywane są wielokrotnie.

Jeżeli to możliwe, winno się dążyć do wprowadzenia zapowiedzi głosowych o następnym przystanku oraz zapewnienia monitoringu wizyjnego gwarantujące bezpieczeństwo podróżnym.

12 System informacji dla pasażerów

Bardzo ważnym elementem planu transportowego dla miasta Racibórz jest określenie założeń zintegrowanego systemu informacji dla pasażera. Zanim pasażer skorzysta z usługi komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość dostępu i pozyskania niezbędnych informacji o układzie i przebiegu linii, obowiązujących taryfach biletowych oraz czasie przejazdu. Miejscem, gdzie może dokonać powyższych czynności powinien być tzw. **zintegrowany węzeł przesiadkowy** oraz **docelowo każdy z przystanków komunikacji autobusowej** na terenie miasta Racibórz.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy winien być wyposażony w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności w:

- miejsca postojowe,
- przystanki,
- punkty sprzedaży biletów (kasy lub biletomaty)
- oraz systemy umożliwiające zapoznanie się z w/w informacjami dotyczącymi sieci komunikacyjnej (punkt informacyjny lub nowoczesny elektroniczny „Infokiosk”).

W tym celu proponuje się stworzenie odpowiednich i dogodnie zlokalizowanych punktów informacyjnych – Punktów Obsługi Pasażera.

Rysunek 18. Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny



Źródło: www.sklepicyfrowy.pl

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

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego, w tym zapoznać się z obowiązującymi przepisami porządkowymi (regulaminem przewozów),
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży,

- zapoznać się z obowiązującymi taryfami biletowymi,
- zakupić bilet bez względu na jego rodzaj,
- uzyskać informacje o wszelkich zmianach dokonywanych w rozkładach jazdy.

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

Rysunek 19. Infokiosk i biletomat model stacjonarny zewnętrzny



Źródło: www.gazetaecho.pl

Jeden centralny Punkt Obsługi Pasażera dla komunikacji miejskiej obsługującej miasto Racibórz powinien być zlokalizowany w dogodnym dla pasażerów miejscu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie go w centralnej części miasta, w którym koncentruje się wiele środków transportu publicznego. **Takim miejscem dla miasta Racibórz jest dworzec autobusowy, który zlokalizowany jest w samym centrum Raciborza przy ulicy Batorego.** Za tym rozwiązaniem przemawia fakt, iż na dworcu autobusowym prowadzone jest już obecnie przez spółkę PKS Biuro Obsługi Klienta spełniające kompleksowo wymagania Punktu Obsługi Pasażera dla komunikacji powiatowej.

Rysunek 20 Przykład punktu obsługi pasażerów



Źródło: <https://www.ztm.waw.pl>

Aby zapewnić pasażerom kompleksową obsługę i dostęp do usług komunikacyjnych na wysokim poziomie niezbędna byłaby koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu niezależnie od tego, kto jest organizatorem przewozów. Obecnie koordynacja taka praktycznie nie istnieje, gdyż organizatorzy publicznego transportu autobusowego (Miasto Racibórz, Powiat Wodzisławski, Marszałek Województwa Śląskiego – Koleje Śląskie) oraz przewoźnicy „komercyjni” (PKS w Raciborzu Sp. z o.o.), o których mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, nie prowadzą takich działań, co niewątpliwie utrudnia podróż pasażerom zmuszonym do dokonywania przesiadek. Pewnym usprawiedliwieniem jest tutaj fakt, iż organizatorzy ci obsługują różne rodzaje komunikacji, co powoduje, że koordynacja taka jest bardzo trudna do realizacji. Praktycznie możliwa ona jest wyłącznie na dworcu autobusowym w Raciborzu, który jest jednym z głównych przystanków wszystkich linii komunikacji miejskiej oraz jest miejscem, gdzie zaczyna się i kończy większość kursów komunikacji publicznej funkcjonującej jako komunikacja lokalna – powiatowa i wojewódzka. Dodatkowo podkreślić należy, że dworzec autobusowy znajduje się w bliskiej odległości od dworca kolejowego. Koordynacja przewozów autobusowych z kolejowymi jest jednak praktycznie niemożliwa i ekonomicznie nieopłacalna. Powodem jest stałe ograniczanie zakresu przewozów oraz zawieszanie połączeń kolejowych.

Ponadto koniecznie należy podjąć działania mające na celu pozyskanie funduszy unijnych na stworzenie elektronicznego systemu informacji pasażerskiej oraz systemu biletomatów stacjonarnych na wszystkich ważniejszych przystankach autobusowych znajdujących się na terenie miasta Racibórz oraz systemu biletomatów mobilnych we wszystkich autobusach obsługujących komunikację miejską na terenie miasta Racibórz.

Rysunek 21. Biletomat „mobilny” montowany w pojazdach komunikacji miejskiej



Źródło: www.wiadomosciasiedzkie.pl

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

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

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

- interaktywnego, internetowego rozkładu jazdy,
- internetowego rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe,

—internetowego organizera podróży, który poda pasażerowi potencjalną trasę do celu podróży, liczbę koniecznych przesiadek oraz szacowny czas trwania (niezbędna tutaj jest baza rozkładów jazdy wszystkich przewoźników komunikacji publicznej obsługujących obszar gminy).

Rysunek 22. System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe.



Źródło: www.pksmrangowo.pl oraz www.aplikacje.komorkomania.pl

Informacja pasażerska jest jednym z ważniejszych elementów współczesnego transportu zbiorowego. Tworzy się ją po to, by zmniejszać zaangażowanie pasażerów w poszukiwanie informacji, oszczędzać ich czas i zwiększać wygodę.

Wizualizacja informacji dla pasażera powinna być wizytówką organizatora i operatora i powinna przyciągać zarówno swoją szatą graficzną, jak i jasną i łatwo zrozumiałą treścią.

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

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

Główne elementy takiego systemu to:

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

Rysunek 23. Przykładowe wyposażenie nowoczesnego przystanku autobusowego.



Źródło: www.pixel.pl

Rekomenduje się również wprowadzenie jednolitego systemu informacji stosowanych na przystankach autobusowych przez wszystkich przewoźników.

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

Rysunek 24. Przykładowa tabliczka komunikacji miejskiej

Rozkład ważny od 01.09.2014 r. do 31.12.2014 r.

8 PRZYSTANEK: **RACIBÓRZ, STAROWIEJSKA PĘTLA**

TRASA LINII: RACIBÓRZ, GA MOIWSKA SZPI TAL → RACIBÓRZ, MARKOWICE SŁONECZNY STOK

KIERUNEK	GODZINY ODJAZDÓW								
	DNI ROBOCZE			SOBOTY			NIEDZIELE I ŚWIĘTA		
RACIBÓRZ, MARKOWICE SŁONECZNY STOK	05:10	06:10	07:10	06:10	08:10	12:10	09:10	11:10	13:10
	09:10	11:10	12:10	15:10	18:10	20:10	15:10	17:10	19:10
	13:10	14:10	15:10						
	16:10	18:10	19:10						
	20:10	22:10							

TARYFA OPŁAT ZA BILETY		
	NORMALNY	ULGOWY
BILET JEDNORAZOWY	2,50 zł	1,30 zł
BILET JEDNORAZOWY RODZINNY	5,20 zł	---
BILET JEDNORAZOWY 90 MINUTOWY	3,50 zł	1,80 zł
BILET JEDNORAZOWY 24 GODZINNY	7,80 zł	3,90 zł
BILETY MIESIĘCZNE:		
- DOCELOWY IMIENNY	78,00 zł	39,00 zł
- DOCELOWY NA OKAZIĘCIA	94,00 zł	47,00 zł
- ŚCIEGOWY IMIENNY	104,00 zł	52,00 zł
- ŚCIEGOWY NA OKAZIĘCIA	116,00 zł	58,00 zł

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

LINIĘ OBSŁUGUJE:

PRZYSTANO	CZAS PRZEJAZDU
Racibórz, Starowiejska Pętla	0 MIN.
Racibórz, Ocicka Pałaczyńska	1 MIN.
Racibórz, Plac Konstytucji 3 Maja/Polna	4 MIN.
Racibórz, Opawskie T2S	6 MIN.
Racibórz, Opawskie Galeria	6 MIN.
Racibórz, Dworzec Autobusowy Batorego	10 MIN.
Racibórz, Armii Krajowej/Tekhnikum	12 MIN.
Racibórz, Armii Krajowej/Kolejowa	14 MIN.
Racibórz, Rudzka/Dom Złota Jesień	16 MIN.
Racibórz, Rudzka/Komunarna - most	17 MIN.
Racibórz, Markowice Kuchnia	21 MIN.
Racibórz, Markowice Kocioł	22 MIN.
Racibórz, Markowice Słoneczny Stok	25 MIN.

Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Miasta Racibórz z 2014 r.

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

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

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

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

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

Rysunek 25. Przykładowa tablica informacyjna w autobusie komunikacji miejskiej.



źródło: www.lovekrakow.pl

Rysunek 26. Przykładowa wewnętrzna tablica kierunkowa w autobusie komunikacji miejskiej



źródło: www.skyscarpercitey.com

13 Kierunki rozwoju

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

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

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

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

- zapewnienie odpowiedniej dostępności do obiektów użyteczności publicznej;
- zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń;
- minimalizacja negatywnego wpływu transportu na mieszkańców oraz środowisko naturalne i poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu;
- dążenie do poprawy wizerunku gminy;

- stworzenie elektronicznego systemu biletowego oraz informatycznej platformy do pobierania opłat za przejazdy komunikacją;
- poprawa dostępności osób o ograniczonej sprawności ruchowej do systemu transportowego;
- tworzenie realnej konkurencji w stosunku do transportu indywidualnego;
- poprawa integralności systemu transportu;
- utrzymanie właściwego standardu komunikacji zbiorowej;
- łagodzenie nierównomierności obsługi transportowej poszczególnych obszarów gminy;
- budowa i przebudowa zatok i wiat przystankowych;
- utrzymanie węzła przesiadkowego w Raciborzu (dworzec autobusowy przy ul. Batorego), jako miejsca w gminie pozwalającego na integrację różnych przewoźników oraz na przesiadkę z komunikacji miejskiej na lokalną i regionalną;
- wspieranie projektów dotyczących zastosowania priorytetów w ruchu dla komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzenie detekcji autobusów na kluczowych skrzyżowaniach i wyświetlanie sygnału zielonego przed zbliżającym się autobusem;
- poprawę bezpieczeństwa na przystankach poprzez zastosowanie monitoringu w wyznaczonych miejscach;
- wprowadzenie elektronicznego systemu informacji o odjazdach autobusów w postaci tablic elektronicznych na przystankach autobusowych (wraz z informacją o rzeczywistych odjazdach pojazdów);
- wprowadzenie elektronicznego systemu nadzoru i monitoringu pojazdów.

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

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

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

Zintegrowanie komunikacji powinno polegać przede wszystkim na:

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

Rysunek 27. Elektroniczny bilet autobusowy



źródło: www.mmbialystok.pl

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

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

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

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

Rysunek 28. Rybnicka elektroniczna karta miejska – bilet elektroniczny



źródło: www.ekarta.rybnik.eu

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

14 Wnioski

Niniejszy dokument został przygotowany w oparciu o bieżące dane statystyczne i obserwowane trendy, które mogą ewoluować w czasie, wpływając tym samym na przygotowaną prognozę potrzeb przywozowych.

Obserwowane tendencje w zakresie transportu publicznego, zarówno w krajach Europy Zachodniej, jak i większych miast w Polsce, wskazują na wzrost zainteresowania komunikacją publiczną, z uwagi na:

- rozwój tej gałęzi transportu dzięki licznym inwestycjom tj.: wymiana taboru na ekologiczny i przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, budowa zaplecza infrastrukturalnego w postaci m.in. bus pasów, wprowadzeniu priorytetu dla komunikacji publicznej w sterowaniu ruchem, budowie centrów przesiadkowych, parkingów parkuj i jedź, integracji przewoźników w zakresie komunikacji publicznej (autobus miejski, podmiejski, tramwaj, kolej), wprowadzeniu wspólnego biletu;
- konkurencyjności transportu publicznego (niższe koszty w porównaniu do indywidualnego transportu samochodowego, brak miejsc parkingowych w miastach, ograniczenie zjawiska kongestii, krótszy czas przejazdu, wprowadzenie wspólnego biletu na kilka różnych podsystemów transportowych);
- wzrost świadomości ekologicznej ludności (korzystanie z transportu publicznego jest sposobem na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych emitowanych przez samochody osobowe oraz sposobem walki z zanieczyszczeniem powietrza);

- rozwojowi elektromobilności;

Jednakże, z drugiej strony Polska stoi przed znacznym wzrostem liczby samochodów osobowych. Komisja Europejska prognozuje dla Polski wzrost wskaźnika motoryzacji o ponad 80%.

Dlatego rolą samorządów lokalnych, jak i regionalnych jest rozwój transportu publicznego, poprzez inwestycje taborowe, jak i infrastrukturalne, w tym podejmowanie działań zachęcających do korzystania z komunikacji publicznej.

Prawem każdego człowieka jest prawo do samodzielnego oraz aktywnego życia prywatnego i społecznego, nauki, pracy, wypoczynku i załatwiania codziennych spraw zgodnie z własnymi potrzebami oraz aspiracjami. Podstawowym warunkiem korzystania z tego prawa jest możliwość łatwego i bezpiecznego przemieszczania się środkami transportu publicznego.

Zatem rolą niniejszego dokumentu jest zaproponowanie takiego układu komunikacyjnego miasta oraz szeregu usprawnień, dzięki którym mieszkańcy będą mieli możliwość łatwego i bezpiecznego przemieszczania się środkami transportu publicznego.

Należy nadmienić, że po wprowadzeniu rekomendacji, należy monitorować potrzeby i oczekiwania mieszkańców, tak aby móc na bieżąco dostosowywać ofertę przewozową do aktualnych potrzeb mieszkańców.

Spis tabel

Tabela 1. Podział dróg publicznych w mieście	16
Tabela 2. Liczba zarejestrowanych pojazdów w Raciborzu w latach 2016-2018.....	18
Tabela 3. Liczba ludności w mieście w latach 2012-2020 (prognoza)	19
Tabela 4. Ekonomiczna klasyfikacja grup wiekowych w latach 2015-2017	22
Tabela 5. Podział podmiotów gospodarki narodowej w mieście Racibórz	25
Tabela 6. Liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w mieście Racibórz w latach 2015-2018	25
Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane na terenie Miasta Racibórz wg wybranych sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) w 2018 r.....	26
Tabela 8. W skład placówek systemu oświaty na terenie miasta Racibórz wchodzi między innymi:	30
Tabela 9. Placówki systemu oświaty na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu.....	31
Tabela 10. Jednostki administracji państwowej i samorządowej na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu	33
Tabela 11. Placówki systemu ochrony zdrowia na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu	34
Tabela 12. Obiekty sportowo- rekreacyjne na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu	36
Tabela 13. Placówki handlowe na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu	37
Tabela 14. Placówki biblioteczne na terenie miasta Racibórz – generatory ruchu.....	38
Tabela 15. Struktura użytkowania gruntów w mieście Racibórz	49
Tabela 16. Linie komunikacji miejskiej w Gminie Racibórz.....	53
Tabela 17. Proponowane linie komunikacji miejskiej w Gminie Racibórz.....	83
Tabela 18. Środki transportu w dyspozycji PK Sp. z o.o. w Raciborzu	93

Spis rysunków

Rysunek 1. Liczba mieszkańców miasta w milionach, a podział zadań transportowych. ...	6
Rysunek 2. Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.....	6
Rysunek 3. Położenie Raciborza na tle podziału administracyjnego powiatu raciborskiego	12
Rysunek 4. Podział Raciborza na dzielnice.....	14
Rysunek 5. Położenia Miasta Racibórz na tle dużych aglomeracji miejskich	15
Rysunek 6. Wykres liczba ludności w mieście w latach 2012-2020 (prognoza).....	19
Rysunek 7. Urodzenia i zgony w mieście Racibórz w latach 2012-2017	20
Rysunek 8. Gęstość zaludnienia w poszczególnych dzielnicach miasta.	21
Rysunek 9. Piramida ludności wg płci i wieku w 2017 r.	23
Rysunek 10. Liczba bezrobotnych w latach 2015-2018	24
Rysunek 11. Rozmieszczenie obiektów użyteczności publicznej na terenie miasta.	41
Rysunek 12. Model układu komunikacyjnego drogowego – koncepcja	46
Rysunek 13. Model układu komunikacyjnego kolejowego – koncepcja	47
Rysunek 14. Tabor Przedsiębiorstwa Komunalnego Sp. z o.o. w Raciborzu.....	93
Rysunek 15. Przykładowy nowoczesny autobus miejski	100
Rysunek 16 Emisja tlenków azotu i cząsteczek wg poszczególnych norm Euro.....	102

Rysunek 17 Monitoring GPS w komunikacji miejskiej – stanowisko nadzorujące	102
Rysunek 18. Elektroniczny punkt informacyjny – model zewnętrzny	107
Rysunek 19. Infokiosk i biletomat model stacjonarny zewnętrzny	108
Rysunek 20 Przykład punktu obsługi pasażerów	109
Rysunek 21. Biletomat „mobilny” montowany w pojazdach komunikacji miejskiej	110
Rysunek 22. System rozkładu jazdy w wersji na telefony komórkowe.	111
Rysunek 23. Przykładowe wyposażenie nowoczesnego przystanku autobusowego.....	112
Rysunek 24. Przykładowa tabliczka komunikacji miejskiej.....	113
Rysunek 25. Przykładowa tablica informacyjna w autobusie komunikacji miejskiej.	114
Rysunek 26. Przykładowa wewnętrzna tablica kierunkowa w autobusie komunikacji miejskiej	114
Rysunek 27. Elektroniczny bilet autobusowy	117
Rysunek 28. Rybnicka elektroniczna karta miejska – bilet elektroniczny.....	118

Uzasadnienie

Obecnie obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Racibórz przyjęto uchwałą Rady Miasta w 2014 r. zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1124 z późn. zm.) wprowadziła zmianę w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie dotyczącym planu transportowego. Według nowych zapisów należy zaktualizować plan transportowy. Niniejszy projekt uchwały ma więc za zadanie zapewnienie spełnienia przez plan transportowy wymogów zawartych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych . W projekcie planu transportowego została zaktualizowana część tekstowa dokumentu, między innymi linie komunikacyjne, na których wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, prognozy potrzeb przewozowych, organizowanie systemu informacji dla pasażera oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.