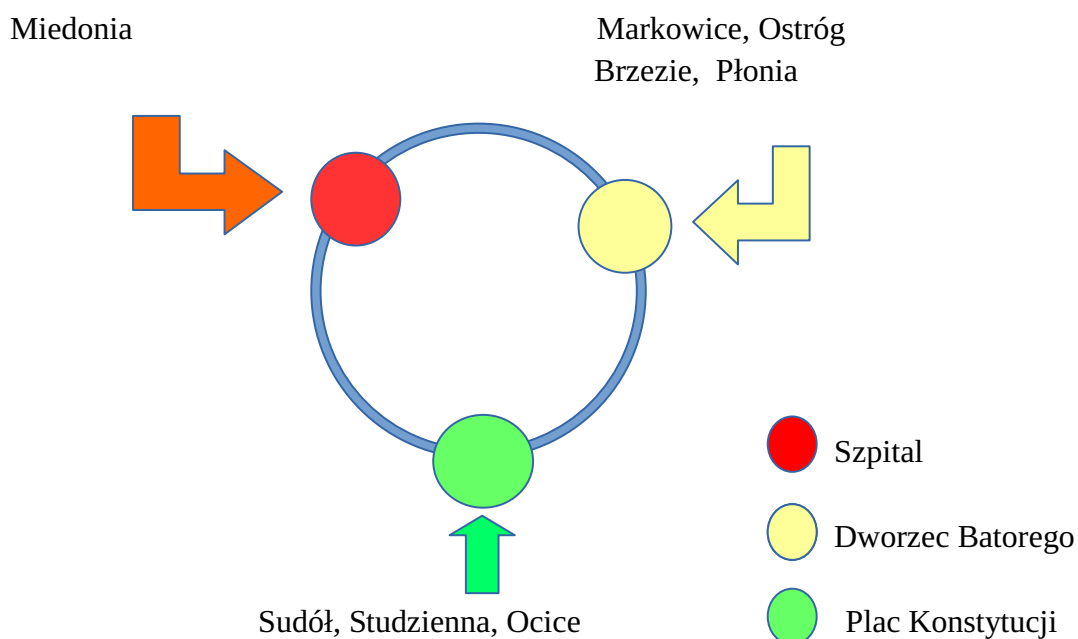


Założenia do zmian w komunikacji miejskiej

Podstawowa koncepcja linii autobusowych w Raciborzu ukształtowała się kilkadziesiąt lat temu. W miarę powiększania się obszaru miasta wydłużano linie lub modyfikowano ich bieg, w różnych wariantach. Natomiast pomysł na komunikację pozostał niezmienny. Proponowane rozwiązania miały charakter doraźny. Korekty przebiegu linii lub umiejscowienia przystanków wynikały z wniosków mieszkańców i nie były poparte głębszą analizą ekonomiczną lub techniczną. Efekt jest taki, że pomimo dużej ilości autobusów na trasach ogólne wrażenie nie jest zbyt pochlebne. Wygląda na to, że nie zaspokaja w wystarczający sposób potrzeb mieszkańców. Nie zachęca do korzystania z usług komunikacji miejskiej. Często jest to niemożliwe. Stary system jest również niewydolny ekonomicznie, więc kosmetyczne zmiany nie poprawią sytuacji. Mechanizmy dublowania, krzyżowania się tras sprawiają, że system ogólnie jest kosztowny i mało efektywny. W nowej koncepcji postaramy się wykorzystać fakt, że znacząca część ruchu pasażerskiego koncentruje się wokół centrum miasta. Proponowane zmiany dotyczą komunikacji w dni robocze. W chwili obecnej nie przewidujemy zmian w komunikacji w soboty i dni świąteczne.

Nowy schemat ruchu pasażerów w dni robocze można przedstawić w następujący sposób:



Problem komunikacji w dni robocze proponujemy rozwiązać w następujący sposób:

1. Podstawowy ruch pasażerski będzie obsługiwany przez dwa autobusy poruszające się w pętli pomiędzy trzema głównymi punktami: Dworzec Batorego, Szpital Gamowska, Plac Konstytucji, po najkrótszej drodze. Czas przejazdu pętli około 25-30 minut. Maksymalny czas oczekiwania 15 minut (zasada metra).
2. Środek miasta: Chełmońskiego, Ogrodowa - obsługiwany będzie przez dodatkowy autobus.
3. Dla zakładów pracy, zwłaszcza SGL, RAFAKO, Henkel wydzielona będzie odrębna linia z Placu Konstytucji, przez Opawską, Batorego. Nowością będzie przejazd ulicą 1 - Maja (Zakład Wodociągów, RAFAKO, Henkel).
4. Każda dzielnica będzie obsługiwana przez wydzielony autobus dojeżdżający tylko do właściwego punktem przesiadkowego. Zakłada się, że rozkłady jazdy będą tak skoordynowane, że

na autobus przyjeżdżający z dzielnicy będzie czekał autobus poruszający się w pętli dookoła miasta.

5. Dojazd z najdalszego punktu miasta, do innego, również oddalonego nie powinien przekroczyć 60 minut.

6. Bilet jednorazowy będzie uprawniał do korzystania z dowolnej ilości linii, pod warunkiem, że od skasowania do planowego odjazdu następnego autobusu nie upłynęło więcej niż 60 minut.

7. Nie planuje się podwyżki cen biletów. Utrzymane mają być dotychczasowe zasady przejazdów ulgowych.

W ten sposób w obrębie Śródmieścia będą stale krążyć cztery autobusy. W głównych punktach autobus pojawi się co 10 - 20 minut. Duża częstotliwość kursowania zwiększy dostępność komunikacji. Ponadto, pomyłki przy wsiadaniu do autobusu, oprócz straty czasu będą właściwie bez konsekwencji, gdyż za 20-30 minut autobus wróci w to samo miejsce. Bilet czasowy umożliwi skorzystanie z właściwej linii.

Dużą zmianą będzie to, że, pętle na końcówkach linii nie będą wykorzystywane na postój autobusów.

Komunikacja w dzielnicach może działać w następujący sposób:

1. Markowice – wydzielona linia. Skłaniamy się do trasy przez Oborę.
2. Ocice - wydzielona: Dworzec, Plac Konstytucji, Opawska (obok Mieszka), Gdańska (Ocice Górne), powrót Batorego.
3. Sudół, Miedonia – wydzielone linie.
4. Dębicz, Brzezine – wydzielona linia: Zakładowa, Widok, powrót Brzeską., Batorego, Graniczna, Batorego.
5. Płonia - Batorego, SGL, Graniczna, Piaskowa, Batorego.
6. Ostróg – linia obejmująca – Batorego, Siwonia (Królewska), Komunalna, Armii Krajowej, Batorego. Po poszerzeniu łącznika Cecylii-Komunalna można skomunikować nową strefę ekonomiczną.

Utrzymana ma być linia 6, do czasu rozwiązania problemu pętli w okolicach ul. Kołłątaja.

System ma zalety i wady. Dobre strony to:

- przyspieszenie przemieszczania się mieszkańców w obrębie Śródmieścia,
- brak dublowania się kursów
- zmniejszenie czasu oczekiwania na autobus
- równomierny rozkład kursów w ciągu doby.

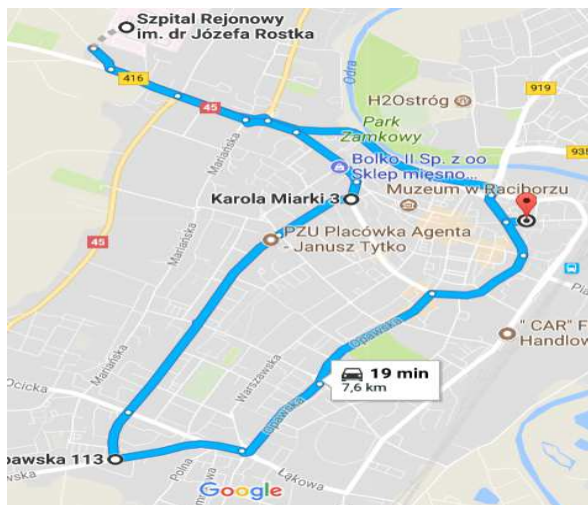
Podstawowa wada systemu to konieczność przesiadek, w przypadku poruszania się pomiędzy dwoma, odległymi punktami. Ta niedogodność może być zminimalizowana koordynacją rozkładów jazdy i wydłużonym czasem ważności biletu.

Zmiana organizacji komunikacji miejskiej nie będzie wiązała się ze zmianą lokalizacji przystanków. Nowy układ linii będzie wykorzystywał dotychczasową infrastrukturę.

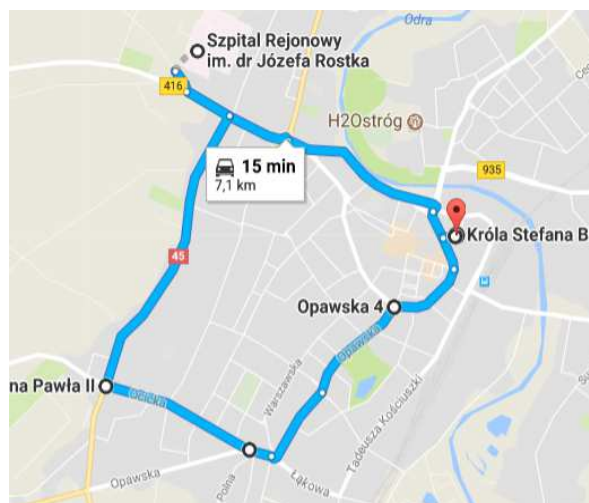
Przedsiębiorstwo Komunalne planuje pozyskanie finansowania na projekt, który umożliwi wyposażenie niektórych przystanków w wyświetlacze elektroniczne, monitorowanie ruchu autobusów, wyświetlanie orientacyjnego czasu przyjazdu oraz wiele innych funkcji przydatnych dyspozytorom i pasażerom. Ma być wdrożony system płatności kartą, telefonem oraz możliwość zakupu biletu drogą elektroniczną.

Linie wokół Śródmieścia Raciborza:

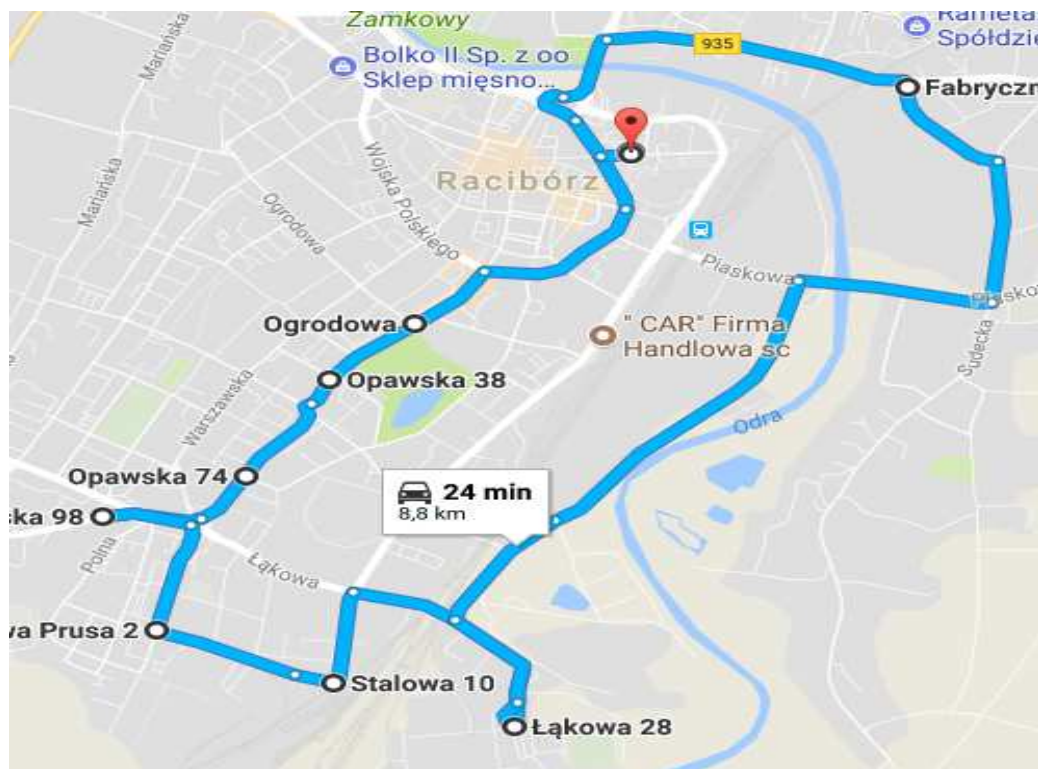
Linia A



Linia B

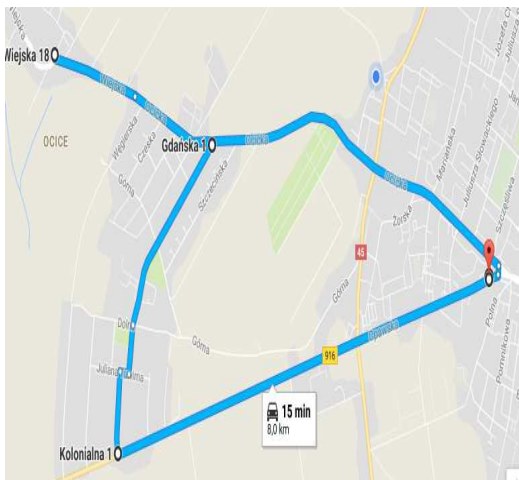


Linia C (fabryczna)

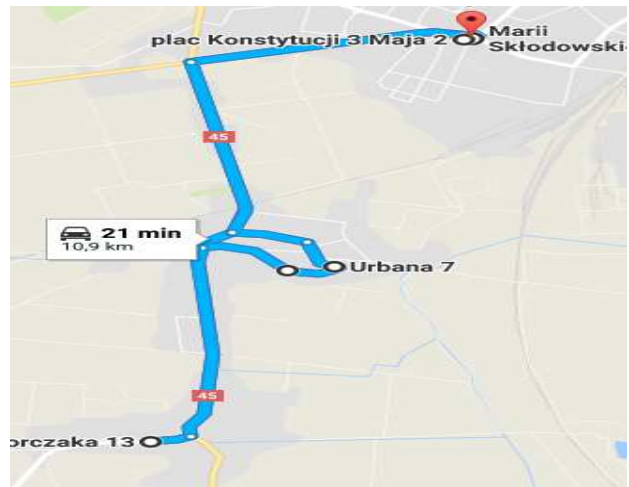


Przykładowe linie w dzielnicach:

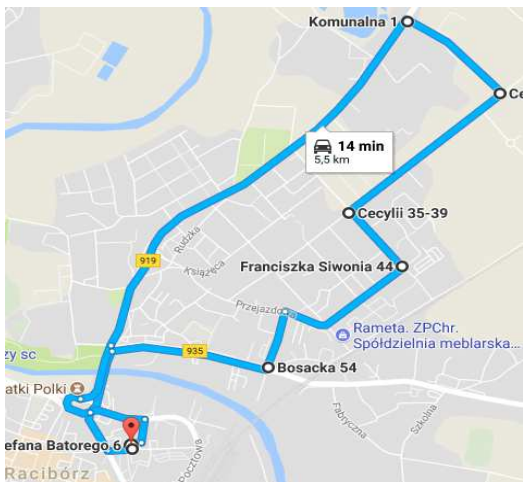
Linia nr 1 – Ocice



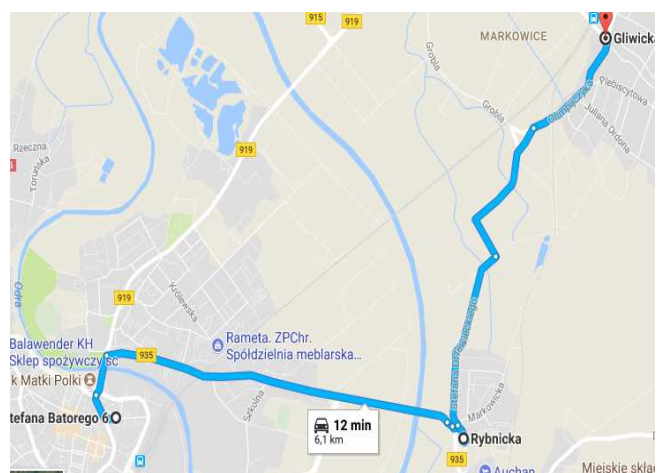
Linia nr 5 - Sudół



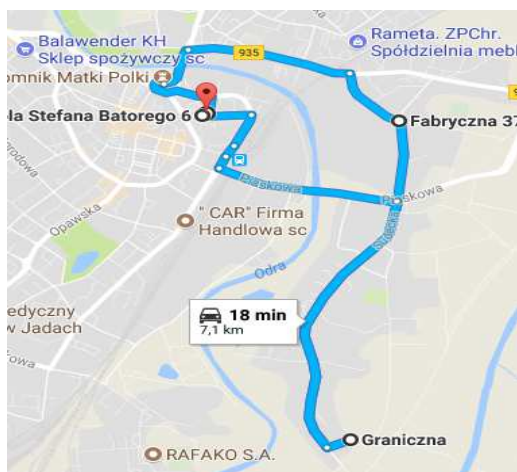
Linia nr 7 – Ostróg



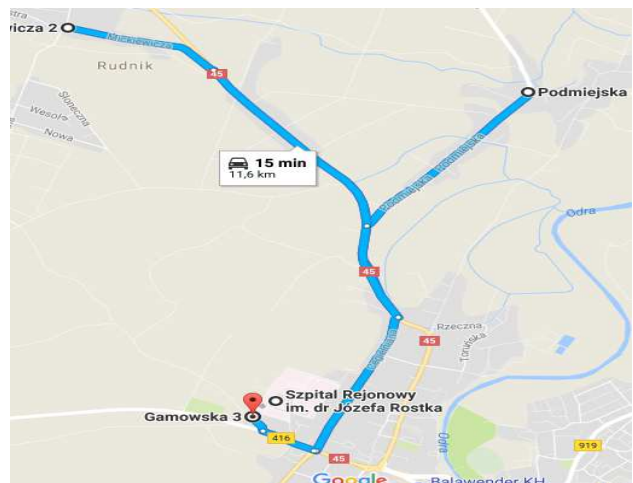
Linia nr 8 - Markowice



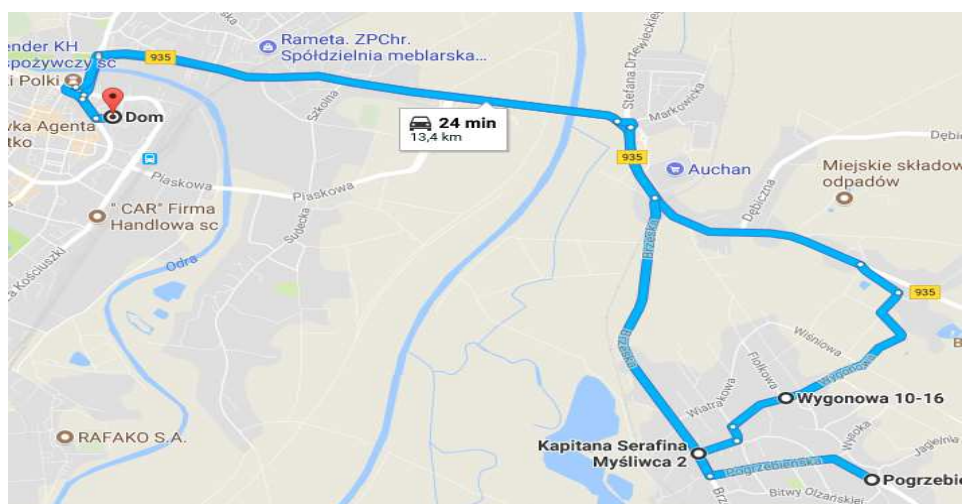
Linia nr 3 – Płonia



Linia nr 2 - Miedonia



Linia nr 4 – Brzezcie



Układ nowych linii komunikacyjnych zostanie oceniony przez mieszkańców Raciborza za pomocą dedykowanej strony internetowej oraz akcji na FB. Oprócz zgłaszania uwag i propozycji będzie można korygować trasy i zgłaszać propozycje własnych. Oceniamy, że etap konsultacji społecznych za pomocą internetu potrwa około miesiąca. Po tym okresie nastąpi ocena zgłoszonych uwag, korekty tras, opracowanie nowych rozkładów jazdy. Optymistycznie licząc można oczekiwać, że nowy system może obowiązywać od stycznia 2018 roku.

W tabeli poniżej są pokazane parametry techniczne nowego układu komunikacyjnego, przy założeniu 9 godzin szczytu na dobę. W pozostałych godzinach częstotliwość kursów spada średnio o połowę.

Lp.	Autobus	Trasa km	Czas minuty	Godziny pracy	Km dzień
1	A	7,8	29	12,5	167,70
2	B	7,1	25	14,0	127,80
3	B	7,1	25	17,0	241,40
4	C	8,8	30	13,5	198,00
5	OSTRÓG	5,5	20	12,0	115,50
6	MIEDONIA	16,5	28	12,0	346,50
7	OCICE	11,6	21	12,5	249,40
8	SUDÓŁ	10,9	24	12,0	228,90
9	PŁONIA	7,1	18	12,0	149,10
10	MARKOWICE	6,1	17	12,0	128,10
11	BRZEZIE 1	15,4	46	16,0	246,40
12	BRZEZIE 2	14,8	36	9,0	133,20
				154,5	2 332,0
	ilość etatów nominal			19,3	

Sumaryczne zapotrzebowanie na kierowców wyniesie 27 kierowców, podobnie jak jest obecnie. Spadnie ilość realizowanych wozokilometrów o 400 wozokilometrów dziennie. Z drugiej strony dostępność komunikacji w obrębie miasta zdecydowanie się poprawi.