



**partnerstwo
nyskie 2020**
razem dla przyszłości...

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Finansowane z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Lichtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.





Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis treści

Spis treści	2
Wstęp	8
1. Streszczenie	9
2. Diagnoza aktualnego stanu obszaru transportu w OF PN 2020	12
2.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020	12
2.2. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych	15
2.2.1. Dokumenty europejskie	16
2.2.2. Dokumenty krajowe	17
2.2.3. Dokumenty regionalne	21
2.3. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym	23
2.3.1. System drogowy OF PN 2020	23
2.3.2. Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020	32
2.3.3. Prognoza natężenia ruchu	35
2.3.4. Badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych	38
2.4. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym	43
2.4.1. PKS Nysa	43
2.4.2. MZK Nysa	46
2.4.3. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku)	48
2.4.4. PKS Głubczyce	51
2.4.5. PKS w Brzegu Sp. z o.o.	54
2.4.6. Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020	56
2.4.7. Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa Nyskiego	59
2.5. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)	63
2.5.1. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020	63
2.5.2. Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020	69



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.5.3.	Prezentacja ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OF PN 2020	70
2.5.4.	Podsumowanie	75
2.6.	Diagnoza stanu infrastruktury pozostałych środków transportu.....	76
2.6.1.	Transport lotniczy	76
2.6.2.	Transport wodny.....	77
2.6.3.	Transport kolejowy	78
2.6.4.	Stan dworców kolejowych w głównych miastach OF PN 2020.....	80
2.7.	Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020	81
2.7.1.	Drogowe przejścia graniczne	82
2.7.2.	Przejścia małego ruchu granicznego	82
2.7.3.	Przejścia kolejowe	84
2.8.	Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)	84
2.8.1.	Planowane rozwiązania ITS na OF PN 2020	85
2.9.	Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem	86
2.10.	Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców OF PN 2020 przeprowadzonych w ramach opracowania Badanie wśród mieszkańców OF PN 2020	88
2.10.1.	Badanie wśród mieszkańców w gospodarstwach domowych na terenie OF PN 2020	88
2.10.2.	Badanie wśród pracowników zakładów pracy znajdujących się na terenie OF PN 2020	99
2.10.3.	Badanie wśród uczniów szkół znajdujących się na terenie OF PN 2020	102
2.11.	Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020	108
3.	Studium Komunikacyjne	112
3.1.	Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru OF PN 2020	112
3.2.	Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020	119
3.2.1.	Komunikacja publiczna	119
3.2.2.	Komunikacja drogowa i parkingi	122
3.2.3.	Infrastruktura rowerowa	125
3.2.4.	Podsumowanie i rekomendacje	127



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

3.3.	Wskazanie niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych wewnątrz PN 2020 - propozycje modernizacji, przebudowy oraz budowy nowych odcinków ...	131
3.4.	Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz podróży turystycznych i rekreacyjnych – określenie zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych	161
3.5.	Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów dostosowanych do postoju samochodów przewożących materiały niebezpieczne	165
3.6.	Analiza ruchu towarowego na terenie OF PN 2020 oraz wskazanie rozwiązań ograniczających negatywne skutki transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych	168
3.7.	Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem analizy połączeń komunikacyjnych	170
3.7.1.	Tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne	170
3.7.2.	Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe	172
3.7.3.	Elementy infrastruktury korzystne dla rozwoju gospodarczego OF PN 2020 oraz zapewnienia mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępu do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych	174
4.	Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	176
4.1.	Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	176
4.1.1.	Gmina Grodków	176
4.1.2.	Powiat nyski	179
4.1.3.	Powiat prudnicki	185
4.1.4.	Powiat głubczycki	191
4.2.	Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020	195
4.3.	Podsumowanie	198
5.	Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	200
5.1.	Diagnoza stanu obecnego	200
5.1.1.	Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MZK Nysa	200



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

5.1.2.	Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)	204
5.1.3.	Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne)	205
5.1.4.	Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników	206
5.1.5.	Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników	207
5.1.6.	Podsumowanie, wnioski i rekomendacje	207
5.2.	Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodnie przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową).	209
5.2.1.	System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)	209
5.2.2.	Główna grupa docelowa	209
5.2.3.	Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego	209
5.2.4.	System informacji pasażerskiej	210
5.2.5.	Logistyka	211
5.3.	Rekomendacje dla OF PN 2020	211
5.3.1.	Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe	212
5.3.2.	Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)	214
5.3.3.	Modernizacje przystanków	214
6.	Strategiczne rekomendacje rozwojowe	216
6.1.	Matryca rekomendacji strategicznych	216
6.2.	Wizja rozwoju oraz misja dokumentu	218
6.3.	Kierunki działań	221
6.4.	Przedsięwzięcia	222
6.4.1.	Działania w ramach pierwszego celu strategicznego	222
6.4.2.	Działania w ramach drugiego celu strategicznego	228
6.4.3.	Działania w ramach trzeciego celu strategicznego	235
6.4.4.	Lista rankingowa projektów	239
6.4.5.	Analiza możliwości poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w OF PN 2020 wraz ze wskazaniem zasadnych do zastosowania innowacyjności w tym obszarze.....	240



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.4.6.	Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu	245
6.5.	Plan finansowania	246
6.6.	Ramy organizacyjne transportu zbiorowego.....	248
6.6.1.	Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego.....	248
6.6.2.	Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa	249
6.6.3.	Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020.....	251
6.6.3.1.	Potencjalne problemy prawne	252
6.6.3.2.	Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych.....	252
6.6.3.3.	Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.....	253
6.6.3.4.	Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy.....	255
6.6.3.5.	Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego.....	258
6.6.3.6.	Zintegrowany system taryfowy	260
6.6.3.7.	Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	260
6.6.3.8.	Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów	261
6.6.3.9.	Dotacje i rekompensaty.....	261
6.6.3.10.	Dalsza integracja transportu.....	263
6.6.4.	Podsumowanie.....	263
7.	Wdrażanie strategii	266
7.1.	Układ podmiotowy oraz ramy czasowe realizacji przedsięwzięć	266
7.2.	Układ funkcjonalny	280
7.3.	Zasady Realizacji Strategii	280
8.	Monitoring i ewaluacja.....	286
8.1.	Relacje między wskaźnikami	286
8.2.	Wskaźniki	288

8.2.1.	Wskaźniki produktu.....	288
8.2.2.	Wskaźniki rezultatu.....	292
8.2.3.	Prognozowane wskaźniki oddziaływania.....	295
8.2.4.	Wskaźniki ekonomiczne	296
8.2.5.	Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych	297

Załączniki	300
Spis tabel	302
Spis wykresów	305
Spis rysunków	306



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wstęp

23 marca 2013 r. starostowie, wójtowie oraz burmistrzowie z powiatów nyskiego, głubczyckiego i prudnickiego podpisali umowę „Partnerstwo Nyskie 2020”. W skład Partnerstwa weszły 3 powiaty (głubczycki, nyski i prudnicki) oraz 14 gmin (Nysa – będąca Liderem Partnerstwa, Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce).

Partnerstwo Nyskie to inicjatywa, której ideą jest zrównoważony rozwój poszczególnych Partnerów. Gminy należące do Partnerstwa skupiają się na podejmowaniu wspólnych działań, mających na celu wzmacnianie spójności terytorialnej, kolektywne rozwiązywanie problemów i wzajemne wspieranie się Partnerów. U podstaw projektu leży również wprowadzenie planowania zintegrowanego w ramach obszaru funkcjonalnego oraz propagowanie wymiany doświadczeń i dobrych praktyk pomiędzy poszczególnymi powiatami i gminami.

Pierwszym zadaniem nowo powołanego Partnerstwa było pozyskanie środków zewnętrznych w ramach konkursu „Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego” organizowanego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i współfinansowanego ze środków Mechanizmu Finansowego EOG. 14 października 2013 r. Projekt „Partnerstwo Nyskie 2020” uzyskał najwyższą liczbę punktów (99%) i otrzymał dofinansowanie w ramach Programu Regionalnego EOG.

Niniejszy dokument został przygotowany w ramach działań operacyjnych projektu „Partnerstwo Nyskie 2020”. Celem opracowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* jest poprawa sytuacji w dziedzinie transportu na terenie obszaru objętego projektem. Zmiany zostaną dokonane poprzez utworzenie efektywnego systemu transportu, który umożliwi swobodne przemieszczanie się podróżujących oraz zachowanie wysokiej jakości usług.

Założenia *Strategii* mają na celu upowszechnienie się poszczególnych form transportu i zintegrowanie komunikacyjne Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Podczas podejmowania działań wdrażających powyższe założenia, zostaną uwzględnione kwestie związane z dojazdami do miejsc pracy i nauki, stref aktywności produkcyjnej, usługowej, logistycznej oraz turystycznej. Ułatwiony będzie również dostęp do komunikacji zbiorowej. Kolejnym celem opracowania *Strategii* jest zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu poprzez poprawę jakości i organizacji transportu, czyli zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych oraz różnego rodzaju atrakcji – zarówno kulturalnych, jak i turystycznych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Streszczenie

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 rozpoczyna się charakterystyką transportu na całym obszarze objętym opracowaniem. Transport został podzielony na transport zbiorowy, transport samochodowy, transport rowerowy, pozostałe środki transportu oraz przejścia graniczne.

Sieć transportu zbiorowego tworzą: MZK Nysa Sp. z o.o., PKS Nysa Sp. z o.o., PKS Głubczyce Sp. z o.o., PKS Brzeg Sp. z o.o., Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. (zwany dalej Arriva) oraz przewoźnicy prywatni. Transport zbiorowy zapewnia przejazdy zarówno w dni robocze, jak również w soboty i niedziele. Usługodawcy oferują połączenia obsługujące wszystkie gminy Partnerstwa oraz kursy do dużych ośrodków miejskich, takich jak Wrocław czy Opole. Największymi mankamentami transportu zbiorowego są: niewielka częstotliwość kursowania pojazdów oraz słabe skomunikowanie terenów wiejskich z większymi ośrodkami miejskimi. **Sieć dróg wojewódzkich i krajowych obszaru** zapewnia dogodne powiązania z ośrodkami miejskimi: Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem, a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane. Przez obszar OF PN 2020 przebiegają: autostrada A4, drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Sieć dróg publicznych, mimo że dobrze rozwinięta, znajduje się w złym lub bardzo złym stanie technicznym. Jednym z istotnych mankamentów sieci drogowej jest brak wytyczonych i utwardzonych dróg transportu rolnego. **Infrastruktura przeznaczona dla rowerzystów** na terenie OF PN 2020 jest słabo rozwinięta. Brakuje zarówno ścieżek o charakterze rekreacyjnym (poza centrami miast), jak i ścieżek o charakterze komunikacyjnym (wzdłuż głównych ciągów drogowych, jak i w centrach miejscowości). **Infrastruktura pozostałych środków transportu.** Jako pozostałe środki transportu opisano: transport lotniczy, wodny oraz kolejowy. Transport lotniczy i wodny na terenach wchodzących w skład OF PN 2020 nie odgrywają większej roli. Transport kolejowy również ma małe znaczenie. Transport kolejowy osobowy funkcjonuje wyłącznie na liniach relacji Nysa – Brzeg oraz Nysa – Opole.

Zapisy „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” są zgodne z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność projektu zachowana jest w stosunku do aktów **planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej i kraju**. Ponadto Strategia jest spójna z pozostałymi realizowanymi politykami województwa opolskiego oraz dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym jednostek administracyjnych wchodzących w skład Partnerstwa.

System transportowy, będąc istotną podbudową rozwoju w sferze społecznej czy gospodarczej powinien funkcjonować na najwyższym poziomie, zapewniać sprawną



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

obsługę wszystkich użytkowników obszaru oraz być elementem wspierającym i przyspieszającym rozwój gospodarczy.

Nie można doprowadzić do sytuacji, w której system transportowy będzie czynnikiem ograniczającym rozwój Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie. Stąd też wspólne planowanie polityki transportowej, które skutkować ma optymalizacją systemu na całym obszarze, usprawni komunikację wewnątrz, a także poprawi połączenia z otoczeniem zewnętrznym. Tylko zapewnienie sprawnych połączeń funkcjonalnych może rzeczywiście wpłynąć na rozwój, poprawić wizerunek obszaru, wpłynąć na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej oraz poprawić jakość życia mieszkańców.

Przeprowadzona diagnoza strategiczna ujawniła szereg braków w systemie transportowym na analizowanym obszarze, które z kolei generują problemy rozwojowe. W efekcie końcowym określono przedsięwzięcia rozwojowe – konkretne projekty mające usprawnić system.

Istotne braki określono w każdym podsystemie systemu transportowego analizowanego obszaru. W przypadku transportu publicznego, głównym jego ograniczeniem jest zbyt mała liczba kursów, niedostosowana do zapotrzebowania. Szczególnie uciążliwy dla użytkowników transportu publicznego jest weekendowy rozkład jazdy, który w niektórych miejscowościach jest mocno ograniczony lub nie uwzględnia kursów w dni wolne. Osoby korzystające z komunikacji publicznej mają problemy ze sprawnym poruszaniem się na linii dom – praca – dom czy też dom – szkoła – dom. Transport drogowy boryka się głównie z problemem niedostatecznej ilości dróg gminnych (m.in. drogi dojazdowe do terenów mieszkalnictwa, drogi transportu rolnego), a także w wielu przypadkach złych stanem istniejącej sieci. Powoduje to spore utrudnienia komunikacyjne oraz obniża bezpieczeństwo użytkowników dróg. Ponadto należy stwierdzić, że na obszarze obowiązywania Strategii w niewystarczającym stopniu rozwinięta jest infrastruktura pieszo – rowerowa. Z jednej strony nie jest zaspokojony popyt użytkowników OF PN 2020 na infrastrukturę pieszo – rowerową, z drugiej strony nie wykorzystuje się potencjału turystycznego obszaru. Rower jest obecnie bardzo popularną formą spędzania wolnego czasu, stąd należy upatrywać się dalszego wzrostu popularności tej gałęzi turystyki.

W wyniku realizacji polityki transportowej przedstawionej w niniejszym dokumencie, założono w wizji rozwoju, iż do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy: prorozwojowy, nowoczesny, spójny wewnątrz oraz otwarty na zewnątrz, bezpieczny, prośrodowiskowy, integrujący. Do roku 2030 przewiduje się osiągnięcie następujących celów strategicznych:

- Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN
- Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN
- Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Do osiągnięcia celów ma doprowadzić realizacja przedsięwzięć rozwojowych, obejmujących działania we wszystkich trzech podsystemach transportowych obszaru. Przewidziano do realizacji projekty infrastrukturalne (takie jak: drogi, ciągi pieszo – rowerowe), w tym także projekty kluczowe dla OF PN dotyczące budowy obwodnic, inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą, centra przesiadkowe, portale informacji turystycznej. Budżet projektów dotyczących transportu drogowego będzie najwyższy, z kolei najmniej planuje się wydatkować na transport publiczny.

Aby mówić o efektywnym wdrażaniu Strategii, należy prowadzić systematyczny monitoring osiągania celów, poprzez ocenę realizacji zakładanych wskaźników. W przypadku jakichkolwiek zmian w polityce transportowej, należy nanieść stosowne korekty do Strategii. Trzeba mieć na względzie, iż „dobra strategia”, to jest dokument, którego założenia rzeczywiście są wprowadzane w życie. W tak długim okresie programowania jakim jest perspektywa roku 2030, uwarunkowania zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne mogą się istotnie zmienić. Będzie to miało wpływ na prowadzoną politykę a więc i na strategię, czy choćby na poszczególne projekty. W takim wypadku korekta Strategii jest niezbędna. Podsumowując, „dobra strategia” jest dokumentem „żywym”, dyskutowanym i wdrażanym.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2. Diagnoza aktualnego stanu obszaru transportu w OF PN 2020

2.1. Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

Obszar Funkcjonalny Partnerstwa Nyskiego znajduje się w południowej części województwa opolskiego, obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. Od północy teren ten graniczy z powiatami brzeskim, opolskim, krapkowickim oraz kędzierzyńsko-kozielskim, od wschodu z powiatem raciborskim (będącym częścią województwa śląskiego), od zachodu z powiatami kłodzkim i ząbkowickim (wchodzącymi w skład województwa dolnośląskiego), a od południa z Republiką Czeską.

W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki.

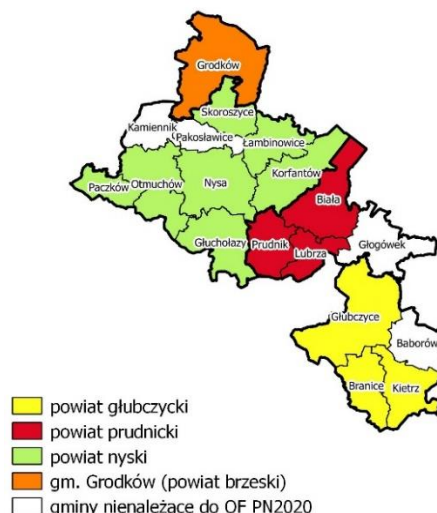
Powierzchnia obszaru funkcjonalnego to 2 081,38 km², co stanowi 22,11% powierzchni województwa opolskiego i 0,66% powierzchni Polski.

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego



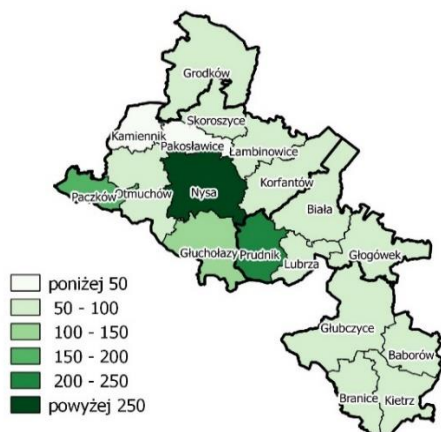
Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie partnerstwa mieszka 264 608 osób, co stanowi 26% mieszkańców województwa opolskiego oraz 0,7% mieszkańców Polski. 49% ogółu mieszkańców stanowią kobiety, a 51% mężczyźni. Spośród gmin wchodzących w skład Partnerstwa najwięcej osób mieszka w Nysie – 58 132. Najmniej zaludniona jest Lubrza, w której

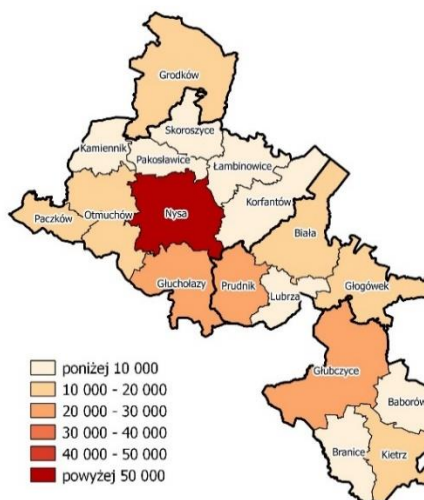


mieszkają tylko 4 363 osoby¹. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 103 osoby na km². Najgęściej zaludniona jest Nysa, żyje w niej średnio 266 osób na km², zaś najmniejszą gęstość zaludnienia odnotowujemy w Korfantomie, tylko 51 osób na km².

Rysunek 3 Gęstość zaludnienia



Rysunek 4 Liczba ludności



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Obszar partnerstwa nyskiego charakteryzuje się stosunkowo niskim poziomem rozwoju gospodarczego. Na badanym obszarze w 2014 r. działały 24 153 podmioty gospodarcze wpisane do rejestru REGON, z których zdecydowana większość, bo aż 94,2%, należała do sektora prywatnego, a tylko 5,8% do sektora publicznego. Najwięcej przedsiębiorstw stanowią podmioty zatrudniające do 9 pracowników, dużych firm, zatrudniających ponad 250 osób, było tylko 18.

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości

Podmioty wg klas wielkości	2014
Ogółem	24 153
0-9 zatrudnionych	23 126
10-49 zatrudnionych	843
50-249 zatrudnionych	166
250 i więcej zatrudnionych	18

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

¹ Dane z GUS – Bank Danych Lokalnych

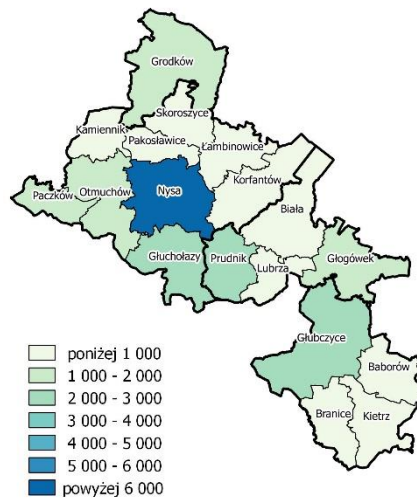


Biuro projektu:

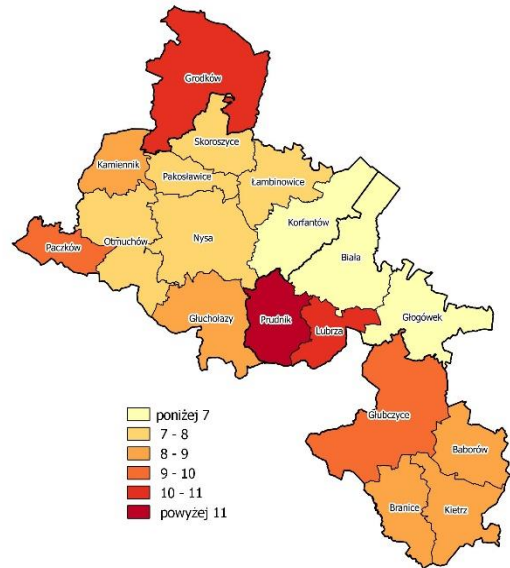
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Liczba podmiotów gospodarczych



Rysunek 6 Odsetek osób bezrobotnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Na terenie OF PN 2020 występuje wysoka stopa bezrobocia, w 2013 r. w powiecie nyskim bezrobocie wyniosło 20,2%, w powiecie prudnickim 20,4%, w powiecie głubczyckim 19,1%, a w powiecie brzeskim, do którego należy Grodków, 22,7%. Stopa bezrobocia znacznie przewyższa poziom krajowy (13,4%) i wojewódzki (14,2%).

Tabela 2 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020

Jednostka terytorialna	Stopa bezrobocia (w %)
POLSKA	13,4
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE	14,2
Powiat brzeski	22,7
Powiat nyski	20,2
Powiat prudnicki	20,4
Powiat głubczycki	19,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

W załączniku 7D pokazano mapę – lokalizacja przedsiębiorstw a w załączniku 7F – mapę – zagęszczenie ludności.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2. Przegląd istniejących dokumentów strategicznych

W procesie tworzenia zapisów „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniona została konieczność utrzymania ich zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność strategii jest zachowana zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na poziomie Unii Europejskiej, jak i tych na szczeblu krajowym i regionalnym. Strategia jest zgodna także z pozostałymi politykami realizowanymi w województwie opolskim oraz z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym.

Niniejsza Strategia jest spójna z celami określonymi w kluczowych dla Europy, kraju i regionu dokumentach.

Rysunek 7 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2.1. Dokumenty europejskie



„Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnia zapisy najważniejszych dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia najważniejszych dokumentów dotyczących unijnej polityki

transportowej, bez przytaczania konkretnych ich zapisów:

- Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
- Strategia Europa 2020.
- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.

- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.2.2. Dokumenty krajowe



Poniżej przedstawiono najważniejsze państwowe dokumenty strategiczne, wraz z zawartą w nich charakterystyką głównych celów dotyczących krajowej polityki transportowej. Cele „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” korespondują z celami przedstawionych poniżej dokumentów strategicznych.

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015” (SRK) jest podstawowym dokumentem strategicznym Polski, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić.

Głównym celem Strategii jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski, co może być osiągnięte tylko w warunkach realizacji zasad zrównoważonego rozwoju. W kontekście realizacji tego zadania, powstało 6 priorytetów, określających najważniejsze kierunki i główne działania, dzięki którym możliwe będzie osiągnięcie celu nadrzędnego.

Jednym z priorytetów SRK jest *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*. Dokument kładzie nacisk na optymalizację i podniesienie jakości funkcjonowania systemu transportowego kraju, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych działalności transportowej, ponoszonych przez społeczeństwo i gospodarkę (w tym kosztów związanych z oddziaływaniem transportu na zdrowie i środowisko). Służyć temu będzie dążenie do zintegrowania transportu w układzie gałęziowym i terytorialnym, a także podniesienie parametrów eksploatacyjnych sieci transportowych. Zmniejszanie uciążliwości wpływu transportu na środowisko, będzie natomiast uzyskiwane, poprzez wspieranie alternatywnych form transportu dla ruchu drogowego i lotniczego. Najważniejsze będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej Polski i jej regionów, ze szczególnym uwzględnieniem głównych ośrodków gospodarczych.

SRK, podobnie jak „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”, zwraca uwagę na problem zbyt dużego zatłoczenia dużych aglomeracji oraz niewystarczającej konkurencyjności transportu publicznego w stosunku do samochodowego. Dlatego każde działanie służące poprawie jakości usług transportu publicznego wpisuje się w zamierzenia opisane w „Strategii Rozwoju Kraju”.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W priorytecie II *Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej*, zwraca się uwagę na to, że poprawie bezpieczeństwa, likwidacji wąskich gardeł oraz polepszeniu jakości życia mieszkańców służyć będą inwestycje w system transportu publicznego. Będą one miały na celu zwiększenie jego roli jako alternatywy dla poruszania się prywatnymi środkami transportu, zwłaszcza w aglomeracjach. Wśród pożądanych inwestycji wymienia się tu m.in. wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem osób preferujących transport publiczny; tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego; budowę i rozbudowę publicznego transportu szynowego (metra, szybkich kolei miejskich, szybkich tramwajów, sieci kolejek podmiejskich) oraz wprowadzenie rozwiązań dotyczących publicznego dostępu do lotnisk. Za cel stawia się też poprawę standardu i stanu bezpieczeństwa transportu publicznego oraz zwiększenie jego dostępności dla osób starszych i niepełnosprawnych (m.in. poprzez unowocześnienie i dostosowanie taboru). Priorytet VI *Rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej* również zwraca uwagę na to, że dla podniesienia konkurencyjności poszczególnych regionów Polski, konieczne jest wspieranie rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej, w tym zwiększanie dostępności do systemów transportu zbiorowego.

„Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”

Jednym z sześciu celów, zdefiniowanych w NSRO jako mające podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski, jest *Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej*. W ramach tego celu zostały nakreślone działania, mające służyć zwiększaniu udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców kraju. Według NSRO należy przedsięwziąć działania, których celem będzie rozwój zrównoważonych środowiskowo sieci transportowych, poprzez m.in. tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych oraz zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego. Działanie to ma spowodować jak największe ograniczenie presji oddziaływania transportu samochodowego na środowisko przyrodnicze, a także zwiększyć przepustowość komunikacyjną miast.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”

Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: *Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych oraz Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich* (w ramach celu 1.2. *Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi*). W ramach celu 2.2. *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* wskazano cel *Usługi komunikacyjne*. Ponadto określono cel 2.5. *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności*.

W dokumencie stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi, ma duże



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

znaczenie dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami. To zaś korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

Zwiększenie dostępności i poziomu usług w transporcie zbiorowym ma zostać osiągnięte poprzez poprawę jakości infrastruktury komunikacyjnej, wprowadzenie nowocześniejszego taboru oraz zwiększenie zasięgu usług, ich optymalizację i powiązanie z regionalnymi i metropolitalnymi systemami transportu publicznego. W efekcie ma to zwiększyć wahadłową mobilność mieszkańców obszarów problemowych. Podniesienie dostępności ośrodków wojewódzkich również ma być realizowane przez rozbudowę i modernizację infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej) oraz polepszenie jakości przewozów. Skutkiem tych działań będzie skrócenie czasu podróży.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”

Dokument zawiera opis trendów dotyczących popytu na usługi transportowe. Zwiększenie popytu na usługi transportowe związane będzie z koncentracją ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszą koncentracją działalności gospodarczej. Jednocześnie zwiększać się będzie siła nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. Sytuacja ta będzie sprzyjała rozwojowi miast. W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*.

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

Polityka transportowa państwa jest skoncentrowana na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich osiągania – zarówno w układzie zintegrowanym, jak i w odniesieniu dla poszczególnych gałęzi transportu. We wszystkich skalach (międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej) uwzględnia również związki transportu z innymi sektorami gospodarki.

Jako podstawowy cel polityki transportowej przyjmuje się zdecydowaną poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem jednym z kluczowych czynników, decydujących o warunkach życia mieszkańców, a także o rozwoju gospodarczym kraju i regionów.

Sformułowany wyżej, podstawowy cel polityki transportowej, zostanie osiągnięty przez skoncentrowanie się na realizacji następujących 6 celów szczegółowych:



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Cel 1: Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.
- Cel 2: Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 3: Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.
- Cel 4: Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 5: Poprawa bezpieczeństwa, prowadząca do radykalnej redukcji liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz – w rozumieniu społecznym – do poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu i ochrony ładunków.
- Cel 6: Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia.

Diagnoza stanu obecnego, prognoza wzrostu ilości przewozów, a także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, skutkowały przyjęciem 10 priorytetów krajowej polityki transportowej:

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,

- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Szczególna uwaga jest skierowana na działania prowadzone w dziedzinach, w których efekty będą odczuwane przez możliwie dużą liczbę użytkowników lub będą istotne z punktu widzenia gospodarki kraju i regionu. Stąd za niezwykle ważne uznaje się usprawnienie funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych, traktowanych jako węzły sieci krajowej i równocześnie samoistne systemy transportowe, które kumulują znaczące potoki ruchu. Borykają się one bowiem z wieloma problemami, które koniecznie należy rozwiązać.

„Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”

W dokumencie tym wskazano najważniejsze kierunki interwencji w podziale na cele szczegółowe, wśród których znajdujemy m.in.:

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,
- w obszarach funkcjonalnych miast – rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych,
- podejmowanie działań zmierzających do lepszej integracji transportu szynowego i kołowego,
- przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i kraju,
- zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania do i z obszarów zewnętrznych,
- wspieranie rozwiązań organizacji transportu, które najmniej zanieczyszczają środowisko,
- unowocześnianie taboru wszystkich gałęzi transportu.

2.2.3. Dokumenty regionalne



Na poziomie regionalnym opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” jest zgodna ze „Strategią Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” oraz „Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”

Kluczowe znaczenie rozwojowe sektora transportowego dla województwa opolskiego wiąże się z bardzo dobrym położeniem w przestrzeni komunikacyjnej, zarówno europejskiej, jak i krajowej. Jednakże lokalizacja regionu między obszarami o wyższym stopniu rozwoju infrastruktury transportowej może stać się wąskim gardłem w przepływach potoków ładunków oraz osób. Infrastrukturę transportową na terenie województwa opolskiego charakteryzują:

- Relatywnie gęsta sieć komunikacji drogowej z dominantą funkcji tranzytowej wzdłuż osi wschód-zachód. Brak osi północ-południe powoduje radykalne utrudnienia w uruchomieniu walorów endogenicznych regionu.
- Niewystarczający poziom rozwoju dróg w miastach (niezadowalające połączenia z otaczającymi gminami), a także duże natężenie ruchu przyczyniające się do powstawania zatorów w ruchu drogowym.
- Nieuzbrojone w pełni tereny pod inwestycje gospodarcze, wymagające dodatkowo zabezpieczenia kluczowych dla danego obszaru powiązań z drogami krajowymi i regionalnymi w kontekście przyciągania inwestorów.
- Zbyt mała liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę, a także niedostateczne parametry techniczne dróg i obiektów mostowych.

W ramach Wyzwania 3. *Atrakcyjne obszary do zamieszkania, inwestowania i wypoczynku* zakłada się realizację następujących celów strategicznych oraz celów operacyjnych dotyczących systemu transportowego:

Cel Strategiczny 6. *Dobra dostępność rynków pracy, dóbr i usług*, a w nim cele operacyjne:

- 6.1. Rozwój powiązań transportowych,
- 6.2. Poprawa dostępności do aglomeracji opolskiej,
- 6.3. Integracja systemu transportu zbiorowego,
- 6.4. Poprawa bezpieczeństwa na szlakach komunikacyjnych.

W analizie SWOT w zakresie dostępności komunikacyjnej wskazano słabe strony województwa:

- brak osi komunikacyjnej północ-południe,
- połączenie z Warszawą,
- stan i parametry techniczne infrastruktury drogowej i kolejowej,
- połączenie stolicy regionu z autostradą A4,
- transport publiczny,
- integracja systemów transportu,
- infrastruktura dostępu do Internetu i cyfryzacja,
- infrastruktura logistyczna.

Realizacja działań planowanych w ramach opracowywanego dokumentu strategicznego, bezpośrednio przyczyni się do eliminacji ww. braków w systemie

transportowym województwa oraz do osiągnięcia celów sformułowanych w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

Podstawowym celem opracowania Planu była poprawa jakości systemu transportowego województwa opolskiego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Sformułowany w ten sposób cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki – instrument rozwoju gospodarczego.
- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Założenia „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” będą zgodne z założeniami Planu dla województwa opolskiego. Będą się również przyczyniać do realizacji celów zaplanowanych na poziomie województwa.

Przegląd dokumentów lokalnych zamieszczony zostały w załączniku - **Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego (załącznik 8E).**

2.3. Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

2.3.1. System drogowy OF PN 2020

System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców miast i gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodne powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynem-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Na analizowanym obszarze widoczna jest dominacja układów równoleżnikowych. Sytuacja ta powstała w wyniku nałożenia siatki dróg na teren, na którym istniały już ukształtowane historycznie struktury osadnicze i przestrzenne. Sieć drogowa Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 tworzona jest przez ogólnodostępne drogi publiczne, które, ze względu na pełnioną funkcję, dzielą się na następujące kategorie:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne.

Zarządcami dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

- Drogi krajowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu.
- Drogi wojewódzkie – zarząd województwa poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.
- Drogi powiatowe – zarządy poszczególnych powiatów poprzez:
- Starostwo Powiatowe w Prudniku – Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska Powiatu (dotyczy gminy Biała, gminy Lubrza, gminy Prudnik);
- Starostwo Powiatowe w Głubczycach (dotyczy gminy Branice, gminy Głubczyce, gminy Kietrz);
- Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie (dotyczy gminy Nysa, gminy Głucholazy, gminy Korfantów, gminy Łambinowice, gminy Otmuchów, gminy Paczków, gminy Skoroszyce);
- Zarząd Dróg Powiatowych w Brzegu (dotyczy gminy Grodków).
- Drogi gminne – burmistrzowie lub wójtowie poszczególnych 14 gmin: burmistrz Nysy, burmistrz Białej, wójt gminy Branice, burmistrz Głubczyc, burmistrz Głucholaz, burmistrz Grodkowa, burmistrz Kietrza, burmistrz Korfantowa, wójt Gminy Lubrza, wójt gminy Łambinowice, burmistrz Otmuchowa, burmistrz Paczkowa, burmistrz Prudnika, wójt gminy Skoroszyce.

W gestii wyżej wymienionych organów administracyjnych leżą sprawy z zakresu planowania budowy, modernizacji, utrzymania oraz ochrony dróg publicznych.

Układ dróg krajowych

Drogi krajowe umożliwiają krajową lub międzynarodową komunikację kołową pomiędzy dużymi miastami oraz ogólnodostępnymi przejściami granicznymi. Z uwagi na swój przebieg oraz parametry techniczne, drogi te są rekomendowane do ruchu długodystansowego oraz tranzytowego.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego województwa opolskiego jest autostrada A4², która wpisuje się w paneuropejski korytarz transportowy. W skali europejskiej korytarz ten jest osią spinającą Europę Zachodnią z Ukrainą. Autostrada stanowi bardzo sprawne i atrakcyjne powiązanie regionu z dwoma województwami: dolnośląskim oraz śląskim. Autostrada A4 przebiega przez terytorium gminy Grodków – przechodząca przez gminę jezdnia północna autostrady ma długość 10,319 km, a jezdnia południowa 10,962 km.

Węzły, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, to: „Przylesie” poprzez DW 401 oraz DW 403, „Prądy” poprzez DK 46 oraz DW 435 i „Dąbrówka” poprzez DK 45. Na obszarze OF PN 2020 drogi krajowe zapewniają powiązania między ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi regionu opolskiego (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle) oraz regionów sąsiednich. Z ogólnej sieci dróg krajowych województwa opolskiego naturalnie wyodrębniły się dwa szlaki komunikacyjne obsługujące kierunek wschód-zachód. Pierwszy z nich to tzw. „Szlak Staropolski” (droga krajowa nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z terenami uzdrowiskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów. Drugi szlak, tzw. „Szlak Podsudecki” lub „Trasa Podsudecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest on podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzynom-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach). Poniżej przedstawiono przebieg dróg krajowych przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020:

- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

² Autostrada A4 na terenie Polski przebiega od granicy z Niemcami w Jędrzychowicach koło Zgorzelca poprzez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Dębicę, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę Korczowa-Krakowiec.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Układ dróg wojewódzkich

Zadaniem dróg wojewódzkich jest połączenie dużych miast znajdujących się w danym układzie regionalnym. Zalicza się również do nich drogi o znaczeniu obronnym, które nie zostały sklasyfikowane jako drogi krajowe. Województwo opolskie posiada dobre powiązania drogowe z województwami ościennymi. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 charakteryzuje się dogodnymi połączeniami wewnątrzregionalnymi, które, poza połączeniem ważnych ośrodków miejskich i gminnych, zapewniają odpowiedni poziom skomunikowania z głównymi trasami wyższego rzędu. Na analizowanym obszarze można zaobserwować znaczną koncentrację dróg krajowych i wojewódzkich położonych na południe od Opola – m.in. w trzech powiatach wchodzących w skład OF PN 2020 i w gminie Grodków. Występowanie w tym obszarze gęstej sieci dróg o dobrych parametrach technicznych jest spowodowane transgranicznym charakterem południowych powiatów województwa opolskiego. Sytuacja ta korzystnie wpływa na komunikację osobową i towarową z Republiką Czeską. Obecny charakter połączeń drogowych jest wypadkową uwarunkowań historycznych i przestrzennych. Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego. Dla funkcjonowania i rozwoju OF PN 2020 najważniejsze znaczenia mają następujące drogi wojewódzkie:

- **DW nr 401:** doprowadzająca ruch z części obszaru do autostrady A4 do węzła „Przylesie” (doprowadza ruch z gminy Grodków; a poprzez drogę krajową nr 46, ruch z powiatu nyskiego; zaś przez drogę krajową nr 41 ruch z większości powiatu prudnickiego – jadących w kierunku zachodnim, w tym do Wrocławia). W ciągu tej drogi znajduje się obwodnica Grodkowa.
- **DW nr 405:** Korfantów – Niemodlin – łącząca wschodnią część powiatu nyskiego (gm. Korfantów) z drogą krajową nr 46, a przez nią z autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- **DW nr 406:** Nysa – Włostowa – łącząca Korfantów oraz Łambinowice z drogą krajową nr 46 i dalej z Nysą oraz autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- **DW 407:** Nysa – Korfantów – Łącznik – łącząca Korfantów z Nysą oraz DW 414.
- **DW nr 411:** Nysa – Głuchołazy – Konradów – przejście graniczne (Złaté Hory) – o parametrach klasy G – doprowadza ruch z kierunku Wrocławia, Brzegu i Opola do uzdrowiska Głuchołazy na skraju Gór Opawskich i do przejść granicznych w atrakcyjnym rejonie turystycznym Jesenika.
- **DW nr 414:** wiążąca większą część powiatu prudnickiego (w tym Prudnik) z Opolem – stolicą województwa, a przez drogę nr 409 z autostradą A4 na węźle „Gogolin” (to powiązanie jest dogodne dla jadących autostradą w kierunku wschodnim). Droga 414 będzie też doprowadzać do węzła autostradowego Pruszków. W ciągu drogi 414 znajduje się obwodnica Białej.
- **DW nr 416:** relacji Racibórz w woj. śląskim – Kietrz – Głubczyce – Głogówek – Krapkowice – o parametrach klasy G – doprowadzająca ruch z powiatu głubczyckiego i części powiatu prudnickiego do autostrady A4 (na

węzle „Dąbrówka Górna” lub „Gogolin”), a przez drogę krajową 45 do Opola – stolicy województwa (jadąc na północ do drogi 45 dociera się w Krapkowicach, a z południowej części powiatu głubczyckiego, jadąc drogą 416 na zachód, w Raciborzu).

Poniżej umieszczono mapę sieci dróg wojewódzkich i krajowych województwa opolskiego, która ma na celu zobrazowanie ich przebiegu na terenie Opolszczyzny.

Rysunek 8 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Układ dróg powiatowych

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz te, które łączą między sobą siedziby poszczególnych gmin. Realizują one również funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy znajdującymi się tutaj wsiami a gminnym ośrodkiem usługowym, a także z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gmin. Pozwalają też przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi wsiami. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) w poszczególnych powiatach kształtuje się następująco:

- powiat głubczycki – 336,47 km,
- powiat nyski – 594,756 km,
- powiat prudnicki – 270,691 km.

Gmina Biała

Dla prawidłowego funkcjonowania obszaru gminy najważniejsza jest droga wojewódzka DW 414, która stanowi jej podstawową oś komunikacyjną w układzie północ-południe. Jednocześnie pełni ona funkcję regionalnego i wewnętrznego połączenia z Opolem (stolicą województwa opolskiego) oraz Prudnikiem (powiatowym ośrodkiem usługowym). Stanowi także połączenie z Republiką Czeską, poprzez przejście graniczne Trzebina – Bartultovice, które jest oddalone o ok. 15 km od centrum Białej. Gmina Biała posiada bardzo gęstą sieć dróg powiatowych, które zapewniają jej odpowiednie powiązania z sąsiednimi ośrodkami miejskimi. Realizują także funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym jakim jest miasto Biała oraz z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gminy.

Gmina Lubrza

Gmina Lubrza należy do powiatu prudnickiego. Na zachodzie graniczy ona z gminą Prudnik, od północy z gminą Biała, od wschodu z gminą Głogówek, a od południa z Republiką Czeską. Trzon układu komunikacyjnego gminy tworzą DK 40 i DK 41, które przeprowadzają głównie ruch tranzytowy (zarówno osobowy jak i towarowy). Stanowią one także dojazd do przejść granicznych z Republiką Czeską: Trzebina – Bartultovice, Głuchołazy – Mikulovice oraz Konradów – Złate Hory. Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu samochodowego na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają podstawowe znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Lubrza, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w regionie. Zapewniają także wewnętrzne powiązania pomiędzy poszczególnymi wsiami gminy, a lokalnym ośrodkiem usługowym jakim jest wieś Lubrza. Najważniejsze zewnętrzne powiązania obszaru gminy z powiatowym i gminnym ośrodkiem usługowym, tzn. miastem Prudnik i wsią Lubrza, zapewniają drogi powiatowe o numerach: DP 1250 O, DP 1267 O, DP 1280 O, DP 1279 O, DP 1614 O, DP 1615 O.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Prudnik

Gmina Prudnik położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020, jest to znaczący ośrodek usługowy. Układ komunikacyjny gminy wyznaczają tranzytowe drogi krajowe: nr DK 40 relacji granica państwa (Głucholazy) – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle – Ujazd – Pyskowice oraz nr DK 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina). Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają jednocześnie duże znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Prudnik, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w powiązaniach regionalnych. Prudnik posiada dogodną sieć dróg powiatowych, których uzupełnieniem w wymiarze lokalnym są gęsto rozmieszczone drogi gminne.

Gmina Branice

Gmina Branice to gmina wiejska, położona w południowej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina graniczy od południa i zachodu z Republiką Czeską, od wschodu z gminą Kietrz, natomiast od północy z gminą Głubczyce. Nie występują tu drogi krajowe, a jedynie droga wojewódzka nr 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice (granica państwa). Drogi powiatowe znajdujące się na terenie gminy pozwalają na dogodne połączenie poszczególnych wsi z gminnym ośrodkiem usługowym – Branicami oraz na wzajemne skomunikowanie ze sobą tych miejscowości. Sieć dróg powiatowych tworzą drogi o numerach: 12010, 12200, 12210, 12240, 12380, 12390 12410, 12480, 12820, 12830, 12840.

Gmina Głubczyce

Gmina Głubczyce położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020. Główną arterią komunikacyjną gminy jest droga krajowa nr 38 relacji Kędzierzyn-Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice), która przechodzi przez gminę w układzie południowy zachód – północny wschód. Ponadto sieć drogową gminy tworzą dwie drogi wojewódzkie o znaczeniu regionalnym: numer 416 Krapkowice – Głogówek – Głubczyce – Kietrz – Racibórz oraz numer 417 Laskowice – Klisino – Szonów – Szczyty – Lisięcice. Przechodzą one przez gminę w układzie północ-południe. Gmina Głubczyce posiada dogodną sieć dróg powiatowych – przez teren miasta Głubczyce przechodzi ich 6, a przez obszary wiejskie gminy – 22. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem sieci drogowej jest gęsta sieć dróg gminnych.

Gmina Kietrz

Gmina Kietrz położona jest w południowej części OF PN 2020. Jest to gmina przygraniczna, sąsiadująca z Republiką Czeską. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne gminy wyznaczają drogi wojewódzkie numer: 416 relacji Krapkowice – Kietrz – Racibórz, 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice oraz 420 relacji Kietrz – Pilszcz (granica państwa). Ich uzupełnienie stanowi 18 dróg powiatowych o numerach: 1221, 1223, 1224, 1227, 1234, 233, 1235, 1222, 1237, 1240, 1238,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1291, 1292, 1204, 1276, 2083, 2081, 2082. Poza tym układ komunikacyjny gminy tworzony jest przez gęstą sieć dróg gminnych.

Kluczowe połączenie zewnętrzne dla gminy stanowi droga wojewódzka 416, która zapewnia połączenie Kietrza z Głubczycami oraz Raciborzem. Najlepsze połączenie drogowe Kietrza z Opolem przebiega na dwóch trasach: drogą wojewódzką 416 przez Głubczyce do Krapkowic, a następnie drogą krajową 45 do Opola oraz z Kietrza drogami powiatowymi przez Baborów i Dobrosławice do drogi krajowej 38, a następnie od Reńskiej Wsi drogą krajową 45. Przedstawione połączenia stanowią najkrótsze połączenia Kietrza z Opolem, jednakże stan tych dróg jest niezadawalający i wymaga pilnych remontów, co wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi, które musieliby ponieść zarządcy.

Gmina Paczków

Gmina Paczków jest najbardziej wysuniętą na zachód gminą powiatu nyskiego. Od zachodu graniczy ona z woj. dolnośląskim, a od południa z Republiką Czeską. Gmina posiada sieć dróg, które zapewniają jej sprawne połączenia krajowe oraz regionalne. Układ drogowy w gminie tworzą: jedna droga krajowa (nr 46) relacji Kłodzko – Szczekociny oraz jedna droga wojewódzka (nr 382), a także siedem dróg powiatowych zamiejskich, jedenaście dróg powiatowych miejskich oraz czterdzieści dziewięć dróg gminnych. Droga krajowa dzieli gminę na dwie części i przebiega przez nią w układzie wschód-zachód. Największa koncentracja dróg widoczna jest na terenie miasta Paczków.

Gmina Otmuchów

Gmina Otmuchów to gmina miejsko-wiejska, jedna z największych gmin województwa opolskiego (188 km²), położona w zachodniej części powiatu nyskiego przy granicy z Republiką Czeską. Ponadto gmina sąsiaduje z gminami: Głuchołazy, Kamiennik, Nysa, Paczków, Pakosławice oraz Ziębice. Gmina pozostaje w zasięgu drogi krajowej nr 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole), w ciągu której wybudowano w 2006 r. obejście drogowe miasta Otmuchowa. Pozostała część sieci dróg dla transportu kołowego tworzona jest przez drogi powiatowe i drogi gminne.

Gmina Nysa

Gmina Nysa to gmina miejsko-wiejska położona w centralnej części powiatu nyskiego. Sąsiaduje z gminami Głuchołazy, Korfantów, Łambinowice, Otmuchów, Pakosławice, Prudnik. Podstawą gospodarki gminy są branże: meblowa, budowlana i odzieżowa. Rozwija się tu również mała i średnia przedsiębiorczość. Nysa jest najważniejszym ośrodkiem edukacyjno-usługowym na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina Nysa posiada dobrze rozwinięty i wystarczający pod względem gęstości sieci komunikacyjnej układ drogowy. Położenie geograficzne gminy powoduje, że posiada ona korzystne połączenia komunikacyjne zarówno z polskim jak i czeskim układem drogowym. Przez teren gminy przebiegają:

- droga krajowa nr 46,
- droga krajowa nr 41,
- drogi wojewódzkie nr 406, 407, 411,
- drogi powiatowe i gminne.

Problemem, z którym boryka się gmina w kontekście transportu jest niedostateczna ilość przepraw mostowych przez rzekę Nysa Kłodzka oraz liczne utrudnienia, które się z tym wiążą – jak na przykład korki uliczne. Innym ważkim problemem jest brak obwodnicy miasta.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Głuchołazy

Od południa gmina graniczy z Republiką Czeską, co powoduje, że najważniejszy układ drogowy gminy stanowią: droga krajowa nr 40 relacji granica państwa – Pyskowice oraz droga wojewódzka nr 411 Nysa – Głuchołazy – granica państwa. Uzupełnieniem głównych osi transportu jest sieć dróg powiatowych i gminnych. Droga wojewódzka biegnie w układzie północ-południe, a droga krajowa zapewnia połączenie z Republiką Czeską i resztą Polski w układzie zachód-wschód. Drogi te zapewniają połączenie regionalne z sąsiednimi ośrodkami powiatowymi i gminnymi. Za pośrednictwem dróg powiatowych nr 1607 O, 1608 O, 1608 O, 1609 O, 1610 O, 1617 O, 1619 O, 1620 O, 1621 O, 1621 O, 1622 O, 1623 O, 1624 O, 1625 O możliwe jest połączenie z pozostałymi gminami w powiecie nyskim oraz między poszczególnymi miejscowościami wchodzącymi w skład gminy Głuchołazy.

Gmina Korfantów

Układ komunikacyjny gminy wyznacza tranzytowa droga krajowa o znaczeniu regionalnym nr 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina), która w graniach administracyjnych gminy mierzy 4,20 km długości. Jednak podstawową rolę w obsłudze komunikacyjnej gminy pełni droga krajowa nr 46, która zapewnia powiązanie gminy z miastem powiatowym (Nysą) oraz miastem wojewódzkim (Opolem). Droga ta nie leży w granicach administracyjnych gminy Korfantów. Podstawową obsługę komunikacyjną gminy Korfantów zapewniają trzy drogi wojewódzkie: nr 405 relacji Niemodlin – Korfantów o dł. 2,40 km, nr 406 relacji Nysa – Włostowa o dł. 304 mb, nr 407 relacji Nysa – Korfantów – łącznik o dł. 17,60 km. DW 407 stanowi podstawową oś komunikacyjną gminy na kierunku wschód-zachód. DW 405 stanowi natomiast najważniejszą oś komunikacyjną gminy, zapewniającą powiązania z węzłem autostradowym „Prądy” oraz powiązania regionalne, w tym z Opolem, a także połączenia z sąsiednimi ośrodkami miejskimi (Niemodlin). W kierunku wschód-zachód najistotniejszą osią komunikacyjną gminy jest droga wojewódzka nr 407, która zapewnia powiązania komunikacyjne z Nysą oraz z węzłami autostradowymi „Dąbrówka” i „Gogolin”. Gmina posiada także gęstą sieć dróg powiatowych – obejmującą 16 odcinków – o łącznej długości 79,385 km. Uzupełnieniem tutejszej sieci drogowej są drogi gminne, lokalne miejskie i wiejskie oraz drogi transportu rolnego o łącznej długości 59,71 km.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Łambinowice

System drogowy gminy tworzony jest przez drogę krajową nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Częstochowa – Szczekociny oraz trzy drogi wojewódzkie: nr 405 Niemodlin – Korfantów, nr 406 Nysa – Jasienica Dolna – Włostowa oraz nr 407 Nysa – Łącznik. Droga wojewódzka nr 406 jest główną osią komunikacyjną obszaru w ujęciu wschód-zachód. Gmina Łambinowice posiada dogodną sieć dróg powiatowych o łącznej długości 91,5 km, na którą składają się następujące odcinki: 12060, 15220, 15230, 15310, 15320, 15330, 15340, 15350, 15360, 15370, 15590, 16050.

Gmina Skoroszyce

Gmina Skoroszyce znajduje się w centralnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Od południa graniczy ona z gminą Pakosławice³, a od południowego wschodu z gminą Łambinowice. Za najważniejsze drogi w układzie komunikacyjnym gminy należy uznać DK nr 46 relacji Kłodzko – Nysa – Opole – Szczekociny oraz drogę wojewódzką nr 401 relacji Brzeg – Grodków – Pakosławice. Przez gminę przechodzi ponad 33 km dróg powiatowych o następujących numerach: 27540, 27540, 27541, 27542, 27543, 27544, 27547, 27553.

Gmina Grodków

Gmina Grodków znajduje się w północnej części Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Gmina należy do powiatu brzeskiego. W północnej części gminy przebiega autostrada A4, która ma kluczowe znaczenie komunikacyjne dla obszaru Polski południowej, województwa opolskiego oraz OF PN 2020. Na terenie gminy Grodków usytuowany jest węzeł wjazdowy na autostradę „Przylesie” – znajduje się on 13 km od miejscowości Grodków. Układ sieci drogowej gminy tworzony jest przez drogi wojewódzkie nr 401, 385 oraz 378, a także przez 25 dróg powiatowych, takich jak: 15010, 15020, 15030, 15040, 15050, 15060, 15070, 15180, 15400, 15410, 15430, 15440, 15450, 15460, 15470, 15480, 15490, 15500, 15510, 15520, 15530, 15580, 16630. W wymiarze lokalnym uzupełnieniem tej sieci są drogi gminne.

Syntetyczne zestawienie sieci drogowej obszaru w przekroju terytorialnym przedstawiono w załączniku **1B Tom I – diagnoza strategiczna**.

2.3.2. Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020

W toku opracowywania diagnozy przeprowadzono badania pomiarów ruchu w kluczowych dla komunikacji drogowej punktach OF PN 2020. W tym celu, w porozumieniu z Partnerami Projektu, wybrano 25 miejsc pomiarowych.

Badanie miało charakter półautomatyczny, co oznacza, że ruch kołowy na każdym z wybranych punktów został zarejestrowany kamerą. Badanie wykonano

³ Gmina poza obszarem OF PN 2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w terminie 3-19.02.2015 r., we wtorki, środy oraz czwartki w godz. 6:00 – 18:00. Natężenie ruchu było badane wraz z rejestrowaniem struktury rodzajowej pojazdów. Wyróżniono następujące grupy rodzajowe: SO, SD, MI, SC, SCP, A, M, R, Inne. Przeprowadzony pomiar ruchu miał na celu wskazanie dróg cechujących się największym obciążeniem komunikacyjnym. Poniżej przedstawiono listę wytypowanych punktów pomiarowych.

Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu

Miejscowość	Lokalizacja punktu
Biała	Skrzyżowanie ul. Opolskiej z drogą 414 i ul. Prudnickiej z drogą 414
Branice	Skrzyżowanie ul. Żymierskiego i ul. Kościelnej
Głubczyce	Skrzyżowanie ul. Moniuszki i ul. 1 Armii Wojska Polskiego, ul. Sosnowieckiej i ul. Moniuszki
Głucholazy	Skrzyżowanie ul. Gen. Sikorskiego i ul. Bohaterów Warszawy, ul. Grunwaldzkiej i ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego
Grodków	Skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i drogi 385, Skrzyżowanie drogi 401 i ul. Warszawskiej
Kietrz	Skrzyżowanie ul. Głubczyckiej i ul. Mickiewicza, ul. Raciborskiej i ul. Długiej
Korfantów	Skrzyżowanie ul. Opolskiej i ul. Wyzwolenia
Lubrza	Skrzyżowanie ul. Wolności i drogi nr 414
Łambinowice	Skrzyżowanie ul. Kolejowej, ul. Gen. Zawadzkiego i ul. Obozowej
Otmuchów	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Adama Mickiewicza oraz drogi nr 46 z ul. Nyską
Paczków	Skrzyżowania drogi nr 46 z ul. Kopernika i ul. Robotniczą
Prudnik	Rondo na skrzyżowaniu ulic: Powstańców, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego oraz skrzyżowanie drogi nr 41 i drogi powiatowej 1613.
Skoroszyce	Skrzyżowanie drogi nr 401 i ul. Wolności
Nysa	Skrzyżowanie drogi nr 41 i 411, 41 i 407, 41 i 46, 46 i 406

Źródło: Opracowanie własne.

W trakcie przeprowadzonych badań zarejestrowano 331 537 pojazdów. W ujęciu godzinowym największy ruch odbywał się pomiędzy godziną 15:00 a 16:00, natomiast najmniejszy pomiędzy godziną 6:00 a 7:00.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu

Godziny	Samochody osobowe (SO)	Samochody dostawcze do 3,5 t (SD)	Minibusy (MI)	Samochody ciężarowe bez przyczep (SC)	Samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP)	Autobusy (A)	Motocykle (M)	Rowery (R)	Inne (nie należące do wyżej wymienionych grup np. koparki)	SUMA
6:00-7:00	13 679	2 232	219	340	1 710	447	29	112	36	18 804
7:00-8:00	19 211	2 982	223	532	1 668	517	37	90	82	25 342
8:00-9:00	19 300	3 496	156	604	1 882	354	42	253	89	26 176
9:00-10:00	20 264	3 397	169	570	1 850	228	43	238	97	26 856
10:00-11:00	18 209	2 848	85	543	1 593	170	60	284	94	23 886
11:00-12:00	23 531	3 547	127	659	1 797	205	70	306	100	30 342
12:00-13:00	21 282	3 104	155	686	1 751	242	57	232	97	27 606
13:00-14:00	21 294	3 036	143	650	1 982	333	103	245	85	27 871
14:00-15:00	23 344	2 547	126	437	1 498	385	99	284	64	28 784
15:00-16:00	29 193	2 796	190	406	1 978	544	93	190	32	35 422
16:00-17:00	25 627	2 551	209	281	1 728	290	84	215	26	31 011
17:00-18:00	25 104	1 891	191	266	1 597	197	49	125	17	29 437

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

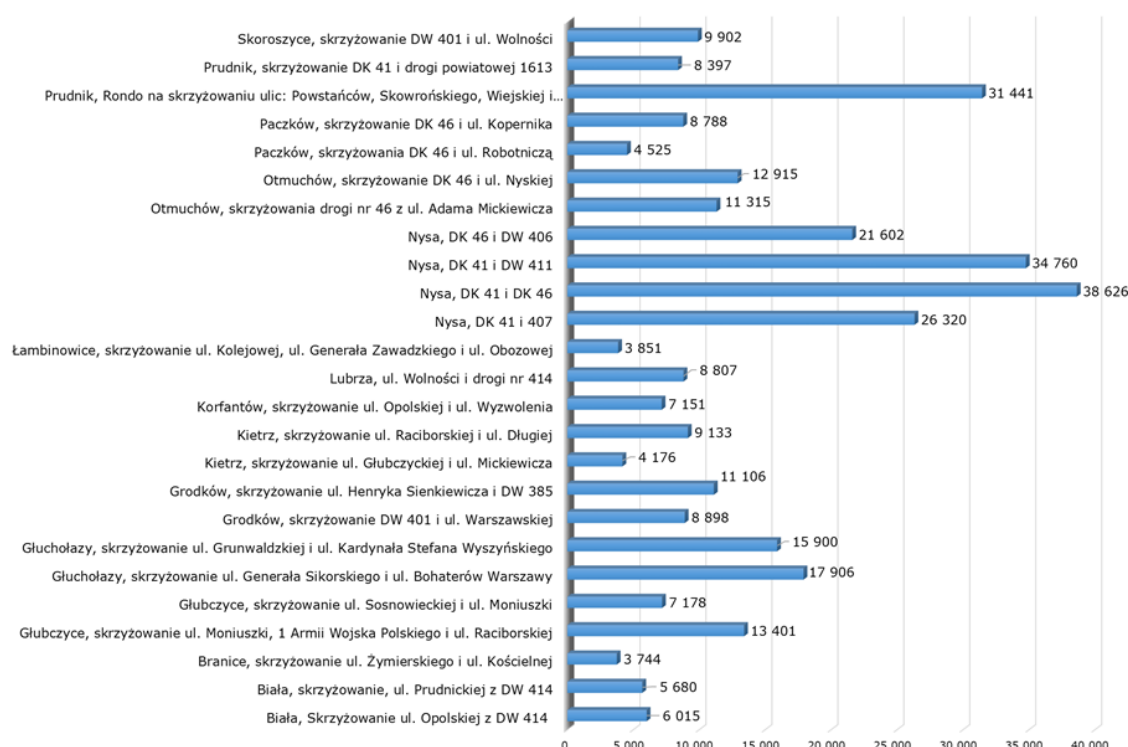
W ujęciu przestrzennym zaś największe obciążenie na drogach zaobserwowano w Nysie na skrzyżowaniu dróg DK 41 i DK 46 (38 626 pojazdów) oraz na skrzyżowaniu DK 41 i DK 411 (34 760 pojazdów). Sytuacja ta świadczy o tym, że w Nysie ruch tranzytowy nakłada się na ruch lokalny i wewnętrzny. Poza tym Nysa nie posiada obwodnicy – jej wybudowanie usprawni organizację ruchu w mieście. Dość dużą liczbę pojazdów odnotowano także w Prudniku przy rondzie na skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich, Skowrońskiego, Wiejskiej i Batorego (31 441 pojazdów). Najmniej środków transportu zostało zliczonych w Branicach na skrzyżowaniu ulic Żymierskiego i Kościelnej (3 744 pojazdy).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 1 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

2.3.3. Prognoza natężenia ruchu

Na podstawie zebranych wyników opracowano prognozę natężenia ruchu dla wszystkich przebadanych punktów. Prognoza ruchu została przygotowana dla czterech najczęściej występujących typów pojazdów: samochody osobowe (SO), samochody dostawcze do 3,5 t (SD), samochody ciężarowe bez przyczep (SC), samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP).

Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46%.

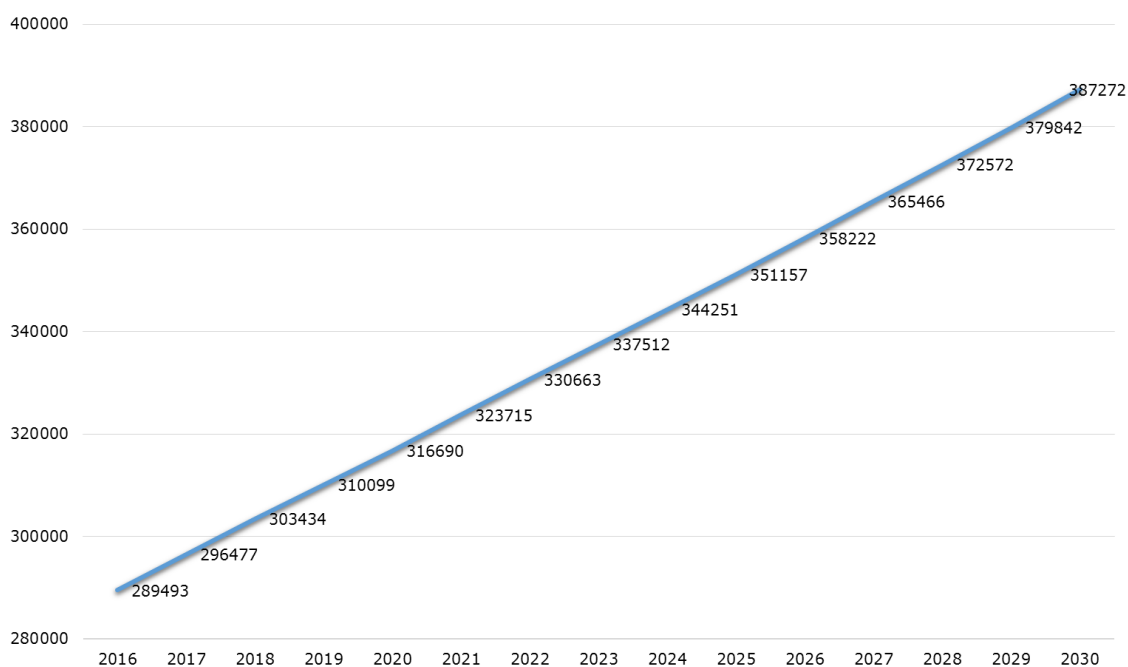


Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

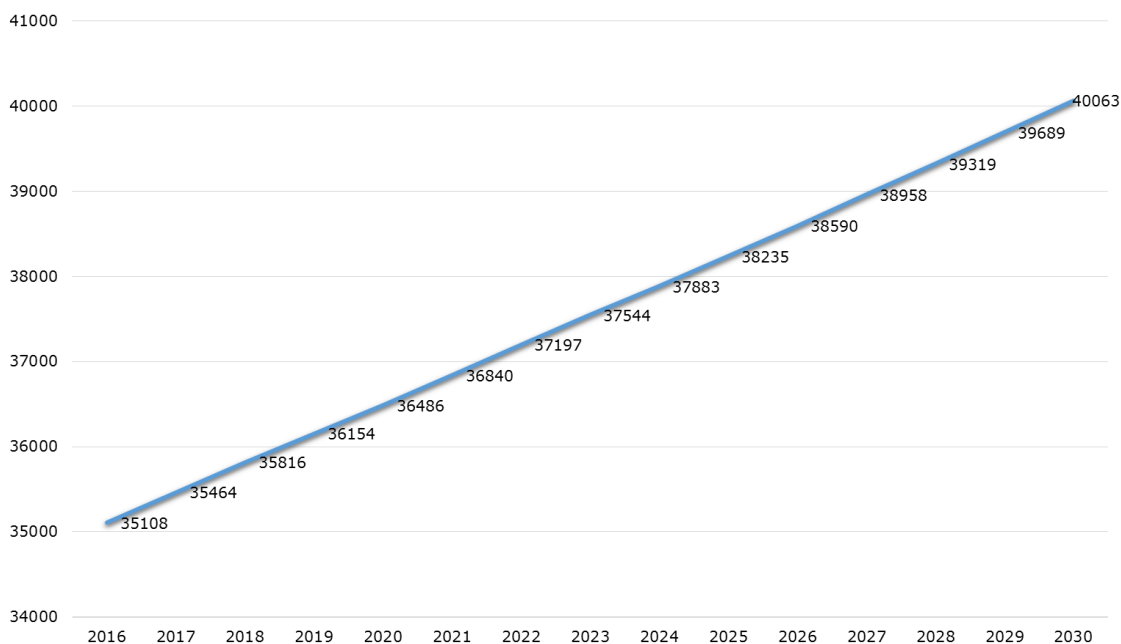
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 9 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 10 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



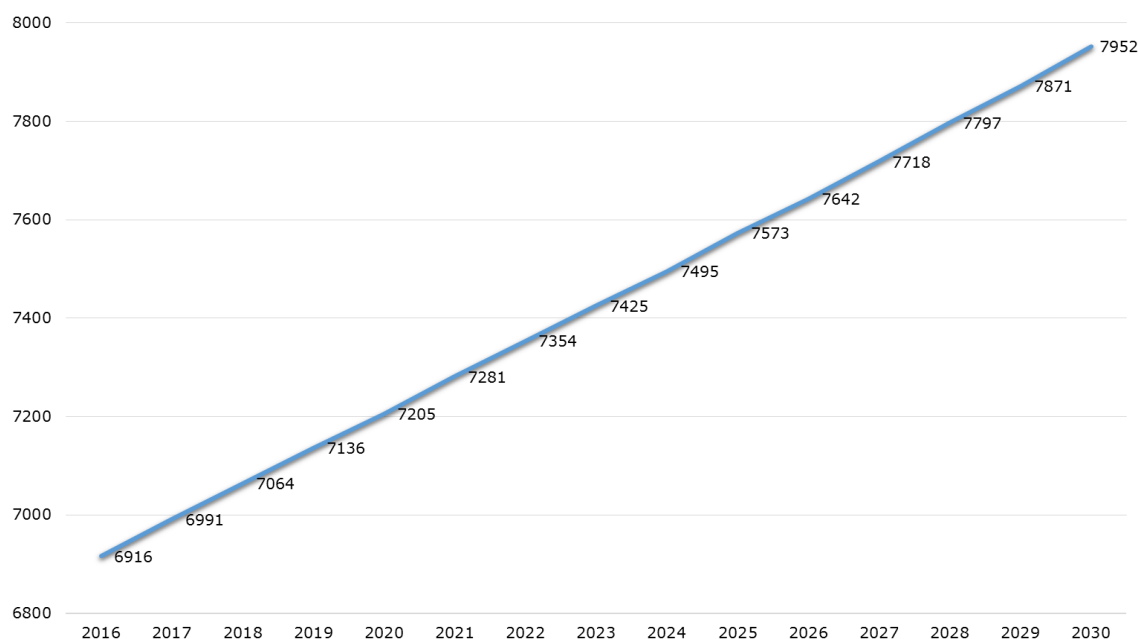
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

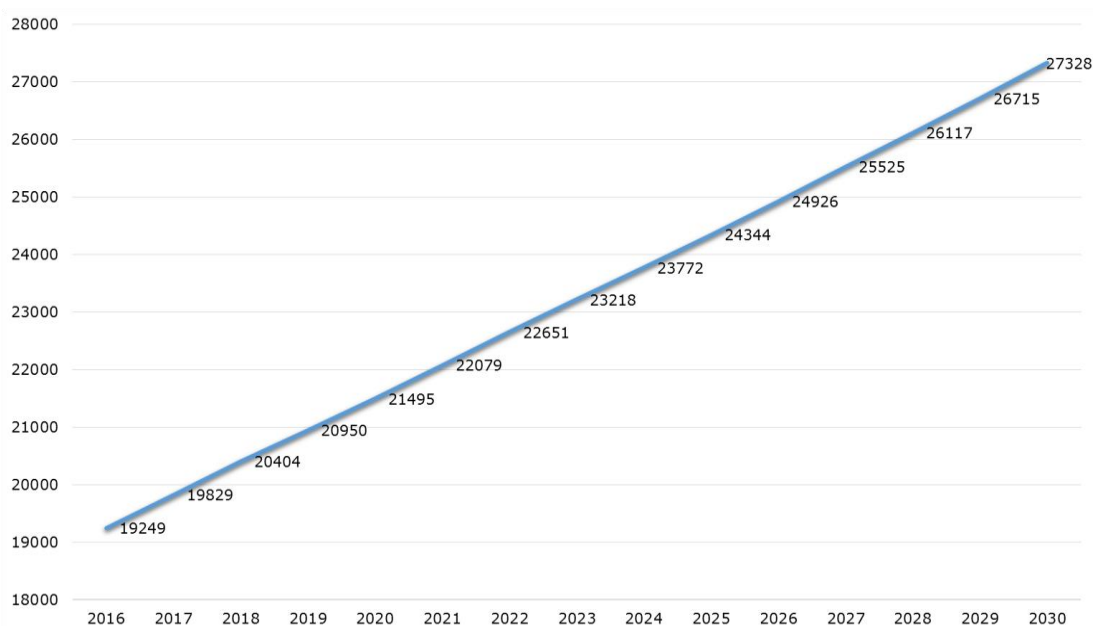
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 11 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 12 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.3.4. Badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych

Poza badaniami natężenia ruchu, zrealizowano badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych z określeniem charakterystyk parkowania. Badanie zostało przeprowadzone na wybranych i uzgodnionych z Zamawiającym parkingach znajdujących się na terenie OF PN 2020. Przeprowadzono je w terminie od 3 listopada 2014 r. do 16 lutego 2015 r. z wyłączeniem przerwy świąteczno-noworocznej od 22 grudnia 2014 r. do 7 stycznia 2015 r. oraz okresu ferii zimowych w województwie opolskim od 19 stycznia 2015 r. do 1 lutego 2015 r. Badanie było prowadzone we wszystkie dni robocze za wyjątkiem piątków, od godziny 06:00 do 18:00. Badanie polegało na rejestracji trzech pierwszych liter oraz trzech kolejnych znaków (cyfr i/lub liter) tablic rejestracyjnych pojazdów korzystających z parkingu w interwałach półgodzinnych. Nie były więc rejestrowane wszystkie numery tablic rejestracyjnych, co zapewnia anonimowość badania. Parkingi wybrane do badania ujęto w tabeli poniżej.

Tabela 5 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych

Miejscowość	Parking
Biała	• Parking na rynku
Branice	• Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach
Głubczyce	• Parking przy ratuszu • Parking przy Lidlu
Głogówek	• Parking na rynku • Parking przy Biedronce
Głuchołazy	• Parking na rynku • Parking przy Lidlu
Grodków	• Parking na rynku
Kietrz	• Parking na rynku
Korfantów	• Rynek w Korfantomie
Otmuchów	• Parking na rynku
Paczków	• Parking na rynku
Prudnik	• Parking na rynku • Parking przy Kauflandzie • Parking na ul. Kościuszki za przychodnią Medicus • Parking na Placu Wolności
Nysa	• Parking na Rynku



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Parking
	• Parking na ul. Eichendorffa • Parkingi wzdłuż ul. Celnej • Parking przy ul. Piastowskiej • Parking przy ul. Szopena

Źródło: Opracowanie własne.

Najwięcej pojazdów zaparkowano w Paczkowie na rynku (666 szt.), w Głuchołazach na rynku (665 szt.) oraz w Nysie na parkingu przy ulicy Szopena (633 szt.). Natomiast najmniej samochodów odnotowano w Kietrze na rynku (105 szt.) oraz w Prudniku na Placu Wolności (139 szt.) Na parkingach pod sklepami, najwięcej pojazdów parkuje w Prudniku przy Kauflandzie (774 szt.) oraz w Głubczycach przy Lidlu (525 szt.). Natomiast najmniej samochodów parkuje w Głogówku przy Biedronce (274 szt.).

Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Biała	Parking na Rynku	330
Branice	Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach	141
Głubczyce	Parking przy Ratuszu	203
	Parking przy Lidlu	525
Głogówek	Parking na Rynku	275
	Parking przy Biedronce	274
Głuchołazy	Parking na Rynku	665
	Parking przy Lidlu	369
Grodków	Parking na Rynku	345
Kietrz	Parking przy Rynku	105
Korfantów	Rynek w Korfantowie	193
Otmuchów	Parking na Rynku	462

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Paczków	Parking na Rynku	666
Prudnik	Parking na Rynku	507
	Parking przy Kauflandzie	774
	ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	330
	Plac Wolności	139
Nysa	Parking na Rynku	447
	Parking na ul. Eichendorffa	253
	Parkingi wzdłuż ul. Celnej	381
	Parking ul. Piastowska	334
	Parking przy ul. Szopena	633

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W kontekście długości czasu postoju, we wszystkich badanych miastach (z wykluczeniem parkingów pod supermarketami oraz ośrodkami zdrowia) zbadano łącznie 6263 pojazdy. Czas parkowania 60,27% pojazdów nie przekraczał 30 minut, natomiast 14,90% pojazdów zajmowało miejsca parkingowe w czasie od 30 minut do godziny.

Tabela 7 Czas parkowania na rynkach lub przy wybranych ulicach we wszystkich miastach, z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	3 775	60,27%
od 0,5h do 1 h	933	14,90%
od 1 h do 1,5 h	420	6,71%
od 1,5 h do 2 h	212	3,38%
od 2 h do 2,5 h	128	2,04%
od 2,5 h do 3 h	97	1,55%
od 3 h do 3,5 h	65	1,04%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
od 3,5 h do 4 h	64	1,02%
od 4 h do 4,5 h	65	1,04%
od 4,5 h do 5 h	67	1,07%
od 5 h do 5,5 h	40	0,64%
od 5,5 h do 6 h	38	0,61%
od 6 h do 6,5 h	52	0,83%
od 6,5 h do 7 h	48	0,77%
od 7 h do 7,5 h	38	0,61%
od 7,5 h do 8 h	45	0,72%
od 8 h do 8,5 h	42	0,67%
od 8,5 h do 9 h	25	0,40%
od 9 h do 9,5 h	15	0,24%
od 9,5 h do 10 h	21	0,34%
od 10 h do 10,5 h	14	0,22%
od 10,5 h do 11 h	19	0,30%
od 11 h do 11,5 h	9	0,14%
od 11,5 h do 12 h	24	0,38%
co najmniej 12 h	7	0,11%
RAZEM	6 263	100,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Poniżej zostało przedstawione podsumowanie łącznego czasu parkowania pod supermarketami w Głubczycach, Głogówku, Głuchołazach i Prudniku oraz pod ośrodkiem zdrowia w Branicach. Większość pojazdów (79,64%) było zaparkowanych na czas krótszy niż 0,5h co wynikało z faktu, że są to parkingi należące do supermarketów, w których spędza się niewiele czasu. 8,93% pojazdów zostało zaparkowanych na czas od 30 minut do 1 godziny.

Tabela 8 Czas parkowania pojazdów pod supermarketami i ośrodkami zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	1 659	79,64%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
od 0,5h do 1 h	186	8,93%
od 1 h do 1,5 h	48	2,30%
od 1,5 h do 2 h	25	1,20%
od 2 h do 2,5 h	31	1,49%
od 2,5 h do 3 h	13	0,62%
od 3 h do 3,5 h	7	0,34%
od 3,5 h do 4 h	7	0,34%
od 4 h do 4,5 h	6	0,29%
od 4,5 h do 5 h	8	0,38%
od 5 h do 5,5 h	5	0,24%
od 5,5 h do 6 h	11	0,53%
od 6 h do 6,5 h	10	0,48%
od 6,5 h do 7 h	9	0,43%
od 7 h do 7,5 h	7	0,34%
od 7,5 h do 8 h	14	0,67%
od 8 h do 8,5 h	14	0,67%
od 8,5 h do 9 h	5	0,24%
od 9 h do 9,5 h	2	0,10%
od 9,5 h do 10 h	0	0,00%
od 10 h do 10,5 h	2	0,10%
od 10,5 h do 11 h	11	0,53%
od 11 h do 11,5 h	2	0,10%
od 11,5 h do 12 h	1	0,05%
co najmniej 12 h	0	0,00%
RAZEM	2 083	100,00%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Szczegółowy raport z badań dotyczących transportu prywatnego znajduje się w **załączniku 1C Tom II – wyniki badań, załącznik 1A Raport z badania etap I oraz załącznik 1F Opracowanie kartograficzne (mapy)**.



2.4. Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym

2.4.1. PKS Nysa

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o. obsługuje ponad 183 linie autobusowe na 30 trasach – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również na obszarze kilku wybranych większych miast w województwie opolskim. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Nysa zapewnia pasażerom dojazd do miejscowości położonych na obszarach następujących gmin:

- część południowa: Głucholazy;
- część północna: Pakosławice, Skoroszyce;
- część zachodnia: Otmuchów, Kamienica, Paczków;
- część wschodnia: Korfantów, Łambinowice.

Najwięcej bezpośrednich kursów wykonywanych jest do Głucholaz – 18 par kursów w ciągu dnia. W soboty do tego miasta wykonywane są jedynie 3 kursy, natomiast w niedziele nie ma żadnego połączenia. Wśród linii o największej ilości przejazdów bezpośrednich obsługiwanych w dni robocze przez PKS Nysa znajduje się linia obsługująca trasę Nysa Dworzec Autobusowy – Opole Reymonta. Od poniedziałku do piątku wykonywanych jest tu 14 par kursów, natomiast w soboty i niedziele tylko 8 par. Paczków to miejscowość, do której w dni robocze wykonywanych jest łącznie 7 kursów bezpośrednich, w soboty liczba ta spada jednak do 3, a w niedziele kierunek ten w ogóle nie jest obsługiwany. Stosunkowo dobre połączenie istnieje pomiędzy Nysą a Korfantowem – w dni robocze autobusy kursują tu 10 razy dziennie, jednak w soboty i niedziele nie przewidziano żadnego kursu. Jak widać w weekendy przewoźnik oferuje połączenia w dość ograniczonym zakresie.

Tabela 9 Wyszczególnienie połączeń PKS Nysa

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1.	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY ul. LOMPY/ SZPITAL (przez POLSKI ŚWIĘTÓW)	9	3	0
2.	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY P.DW. (przez POLSKI ŚWIĘTÓW)	5	0	0
3.	NYSA D.A.	GŁUCHOŁAZY P.DW. (przez STARY LAS/ KOŚCIÓŁ)	4	0	0
4.	NYSA D.A.	SŁAWNIOWICE GRANICA (przez BISKUPÓW I/ SKRZ.)	1	0	0
5.	NYSA D.A.	SŁAWNIOWICE GRANICA (przez GIERAŁCICE III/ KOŚCIÓŁ)	3	0	0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
6.	NYSA D.A.	SZKLARY I/ KOŚCIÓŁ (przez KARŁOWICE WIELKIE)	3	0	0
7.	NYSA D.A.	GOWOROWICE (przez KAMIENNIK)	2	0	0
8.	NYSA D.A.	OTMUCHÓW ul. MICKIEWICZA P.DW. (przez WÓJCICE)	1	0	0
9.	NYSA D.A.	OTMUCHÓW ul. MICKIEWICZA P.DW. (przez KAŁKÓW)	1	0	0
10.	NYSA D.A.	ŁĄKA (przez KAŁKÓW)	2	0	0
11.	NYSA D.A.	SARNOWICE (przez OTMUCHÓW)	1	0	0
12.	NYSA D.A.	GOŚCICE III (przez OTMUCHÓW)	4	0	0
13.	NYSA D.A.	KAMIENICA/ SKRZ. (przez OTMUCHÓW)	5	0	0
14.	NYSA D.A.	RZYMIANY	1	0	0
15.	NYSA D.A.	NYSA D.A. (przez FRĄCZKÓW)	3	0	0
16.	NYSA D.A.	CHRÓSCINA SZKOŁA (przez SKOROSZYCE)	2	0	0
17.	NYSA D.A.	CZARNOLAS III (przez SKOROSZYCE)	4	0	0
18.	NYSA D.A.	SIDZINA (przez LASOCICE)	4	0	0
19.	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez BIELICE I)	3	0	0
20.	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez JASIENICĘ DOLNĄ)	1	0	0
21.	NYSA D.A.	KORFANTÓW P.DW. (przez WŁODARY)	2	0	0
22.	NYSA D.A.	NYSA D.A. (przez KORFANTÓW, ŁAMBINOWICE)	3	0	0
23.	NYSA D.A.	RZYMKOWICE (przez JASIENICĘ DOLNĄ)	1	0	0
24.	NYSA D.A.	PLEŚNICA (przez WĘŻĄ WIEŚ)	3	0	0
25.	NYSA D.A.	OPOLE, REYMONTA (przez NIEMODLIN)	14	8	8
26.	NYSA D.A.	GRODKÓW, ul. WARSZAWSKA/ P.DW. (przez BIECHÓW)	2	0	0
27.	BYKOWICE	BYKOWICE (przez PAKOSŁAWICE/GIMNAZJUM)	2	0	0
28.	NYSA D.A.	PACZKÓW ul. KOŁŁATAJA (przez OTMUCHÓW)	6	3	0
29.	NYSA D.A.	PACZKÓW P.DW. (przez OTMUCHÓW)	1	0	0
30.	NYSA D.A.	REŃSKA WIEŚ	2	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o miejscowości położone pomiędzy wymienionymi w tabeli przystankami początkowymi i końcowymi, najłatwiej dostać się do miejscowości Pakosławice, która zlokalizowana jest na północ od miasta Nysa. W dni robocze wykonywanych jest w tym kierunku 26 par kursów, natomiast w weekendy – 8 par.



Dobre połączenie występuje również pomiędzy Nysą a Hanuszowem, Strobicami, Sidziną. Z Nysy łatwo dostać się również do Otmuchowa oraz Głucholaz, Paczkowa i Opola.

Tabela 10 Ilość kursów wykonywanych do danych miejscowości w podziale na dni tygodnia

Lp.	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele
1.	Pakosławice	26	8	8
2.	Hanuszów, Strobice	23	8	8
3.	Sidzina	21	8	8
4.	Otmuchów	19	3	0
5.	Głucholazy, Podkamień, Przełęk, Głębinów, Wójcice	18	3	0
6.	Malerzowice Wielkie	17	8	8
7.	Paczków, Frydrychów, Ścibórz	16	3	0
8.	Opole, Niemodlin, Polski Świątów, Nowy Świątów,	14	8	8
9.	Wilamowa, Stary Paczków, Korfantów	10	3	0
10.	Korfantów	10	0	0
11.	Makowice, Skoroszyce, Trzeboszowice, Dziewiętlice, Ujeździec, Unikowice, Rusocin, Piątkowice	6	0	0
12.	Kamienica, Goświnowice, Grądy, Goraszowice, Siedlec, Rysiowice, Karłowice, Kamiennik	5	0	0
13.	Czarnolas, Gościce, Sławniowice, Mroczkowa, Hajduki Nyskie, Stary Las, Nowy Las, Charbielin, Lasocice, Markowice, Łączki, Biskupów, Burgrabice, Rzymiany	4	0	0
14.	Pleśnica, Reńska Wieś, Bielice, Okopy, Łambinowice, Wierzbie, Siestrzechowice, Kwiatków, Buków, Kałków, Łąka, Przydroże, Niwnica, Wierzbięcice, Węża Wieś, Ścinawa, Jęgielnica, Ligota Ścinawska, Złotogłowiec, Prusinowice, Zurzyce, Wilemowice	3	0	0
15.	Chróścina, Grodków, Goworowice, Radzikowice, Nowaki, Biechów, Radowice, Jaszów, Bogdanów, Rogów, Strzegów, Jędrzejów, Wójtowice, Kłodobok, Cieszanowice, Chociebórz, Lipniki, Białowieża, Jasienica Dolna, Drogoszów, Myszwice, Wielkie Łąki, Konradów, Wyszów, Kubice, Włodary, Rynarcice, Kuropas, Biała Nyska, Wierzbno	2	0	0
16.	Rzymkowice, Sarnowice, Jodłów, Piotrowice, Krakówkowice, Meszno, Ratnowice, Śliwice, Goszowice, Śmiłowice, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Borek, Przechód,	1	0	0

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele
	Nieradowice, Maciejowice, Janowa, Lasowice, Lubiatów, Ligota Wielka			

Źródło: Opracowanie własne.

PKS Nysa w naprawdę niewielkim stopniu zapewnia mieszkańcom możliwość przemieszczania się transportem publicznym w weekendy. W soboty do Głuchołaz wykonywane są jedynie 3 kursy, natomiast w niedziele nie ma w tym kierunku żadnego połączenia. Poza Głuchołazami należy zwrócić jeszcze uwagę na miejscowość Paczków, do której w soboty również wykonywane są 3 kursy, które obsługują jednocześnie miejscowość Wójcice.

2.4.2. MZK Nysa

Miejski Zakład Komunikacji w Nysie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zapewnia transport na terenie miasta Nysa w ramach 12 linii autobusowych. Najwięcej kursów na wydłużonych liniach w dni robocze wykonywanych jest pomiędzy Iławą a Aleją Wojska Polskiego (linia 8, 7 kursów dziennie). 4 kursy wykonywane są na wydłużonej linii 4, pomiędzy Kępnicą a Złotogłowicami, która kursuje również w soboty (8 kursów) oraz niedziele (5 kursów). W dni robocze 3 kursy na wydłużonej trasie realizowane są przez następujące linie:

- 2: Domaszkowice Pętla – Głębinów Pętla
- 3: Kubice Pętla – Jędrzychów Sklep
- 10: Kępnica – Regulice

Najmniej kursów (1 w dni robocze) pomiędzy najbardziej odległymi punktami danej trasy wykonywanych jest na liniach:

- 7: Kubice – Goświnowice
- 9: Ujejskiego Szkoła – Nowowiejska Pętla
- 9: Jeziorna Domat – Nowowiejska Pętla
- 12: Jarnołów – Aleja Wojska Polskiego

Tabela 11 Liczba kursów danej linii pomiędzy krańcowymi przystankami (linia wydłużona)

Numer linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
2	Domaszkowice Pętla	Głębinów Pętla	3	0	0
3	Kubice Pętla	Jędrzychów Sklep	3	0	0
4	Kępnica Pętla	Złotogłowice Pętla	4	8	5
6	Przełęk POM (Kępnica)	Kaczkowskiego (Złotogłowice Pętla)	2	0	0
10	Kępnica	Regulice	3	0	0



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Numer linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
14	Regulice	Przełęk POM (przez Kolejową)	2	0	0
5	Lipowa Pętla	Goświnowice Pętla	2	0	0
5	Lipowa 2	Otmuchów	5	0	0
7	Piłsudskiego Zajeżdźnia	Otmuchów	3	0	0
7	Kubice Pętla	Goświnowice Pętla	1	0	0
9	Ujejskiego Szkoła	Nowowiejska Pętla	1	0	0
9	Jeziorna Domat	Nowowiejska Pętla	1	0	0
8	Iława	Aleja Wojska Polskiego	7	0	0
12	Jarnołów	Aleja Wojska Polskiego	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 12 Wykaz skróconych linii MZK Nysa

Numer linii	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
2	Piłsudskiego Opex	Otmuchowska	30	10	3
3	Piłsudskiego Opex	Jędrzychów Sklep	11	0	0
4	Piłsudskiego Opex	Grodkowska	19	10	6
6	Piłsudskiego Opex	Cmentarz Złotogłowicka	4 (+2 do Grodkowskiej)	7	5
10	Piłsudskiego Opex	Regulice	7	0	0
14	Grodkowska Koszary	Przełęk POM	5	0	0
5	Piłsudskiego Polmo	Goświnowice Pętla	12	9	6
7	Piłsudskiego Opex	Jędrzychów (część skręca do Sękowic, część do Goświnowic)	11	11	6
9	Piłsudskiego Przychodnia	Nowowiejska Pętla	13	0	0
9	Mickiewicza Sienk.	Nowowiejska Pętla	12	0	0
8	Koperniki Pętla	Aleja Wojska Polskiego Pętla	9 (+2 do zajeżdźni Piłsudskiego)	0	0
12	Iława Pętla	Aleja Wojska Polskiego	10	5	3

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.4.3. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku).

Arriva spółka z ograniczoną odpowiedzialnością posiada swój oddział w Prudniku, skąd zapewnia dojazd bezpośredni do 25 miejscowości, za pośrednictwem 50 różnych tras.

Najwięcej bezpośrednich kursów w dni robocze wykonywanych jest do miejscowości Głucholazy (w ciągu dnia 24 kursy z Prudnika). Duża liczba przejazdów wykonywana jest również w weekendy – w soboty z dworca w Prudniku odjeżdża 15 busów, w niedziele natomiast – 10. Na drugim miejscu pod względem ilości kursów bezpośrednich, wykonywanych przez omawianego przewoźnika, są kursy do Opola. Różnymi trasami w dni robocze wykonywanych jest w tym kierunku 18 kursów, natomiast w soboty i niedziele – 8 przejazdów. Do miejscowości Biała w dni robocze organizowanych jest łącznie 17 kursów dziennie, a po 8 kursów w soboty i niedziele. Arriva w dużym stopniu zapewnia przejazdy do miejscowości Głogówek (13 kursów w dni robocze, 0 w weekendy). Do Nysy w dni robocze wykonywanych jest 11 kursów, w soboty 4, a w niedziele 5. Najmniej bezpośrednich kursów (1 w ciągu dnia) organizowanych jest do Chrzelic, Jegielnicy, Józefowa, Krapkowic i Przechodu. Szczegółowy spis bezpośrednich kursów do poszczególnych miejscowości, wykonywanych przez spółkę Arriva, przedstawia poniższa tabela.

Tabela 13 Spis bezpośrednich kursów wykonywanych przez Arriva Sp. z o.o.

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1.	Prudnik D.A.	Biała	10	8	8
2.	Prudnik D.A.	Biała przez Śmicz	6	0	0
3.	Prudnik D.A.	Biała przez Olbrachcice	1	0	0
4.	Prudnik D.A.	Chrzelice przez Górka Prudnicka	1	0	0
5.	Prudnik D.A.	Dębowiec	2	0	0
6.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Jasiona, Nowy Browiniec	2	0	0
7.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Lubrza, Racławice Śląskie, Dzierżysławice	1	0	0
8.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Zawada	2	0	0
9.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Wilków, Błazejowice Dolne	7	0	0
10.	Prudnik D.A.	Głogówek przez Biała, Solec, Żabnik, Błazejowice Dolne	1	0	0
11.	Prudnik D.A.	Głucholazy	0	2	1
12.	Prudnik D.A.	Głucholazy przez Wierzbiec	8	6	2
13.	Prudnik D.A.	Głucholazy przez Pokrzywna	16	7	7
14.	Prudnik D.A.	Jegielnica przez Ścinawa Mała	1	0	0
15.	Prudnik D.A.	Józefów przez Śmicz	1	0	0

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
16.	Prudnik D.A.	Korfantów przez Ścinawę Małą, Rączkę	1	0	0
17.	Prudnik D.A.	Korfantów przez Ligotę Białską, Puszynę	4	0	0
18.	Prudnik D.A.	Krapkowice przez Krobusz, Mosznę, Dobrą	1	0	0
19.	Prudnik D.A.	Krzyżkowice przez Jasionę, Skrzypiec	4	0	0
20.	Prudnik D.A.	Krzyżkowice przez Lubrzą, Skrzypiec	1	0	0
21.	Prudnik D.A.	Mieszkowice przez Szybowice	2	0	0
22.	Prudnik D.A.	Moszczanka	1	0	0
23.	Prudnik D.A.	Niemodlin przez Ścinawę Małą, Rączkę, Korfantów	1	0	0
24.	Prudnik D.A.	Niemodlin przez Ligotę Białską, Puszynę, Korfantów, Rzymkowice	1	0	0
25.	Prudnik D.A.	Nowy Browiniec przez Jasionę	4	0	0
26.	Prudnik D.A.	Nowy Browiniec przez Jasionę, Skrzypiec, Krzyżkowice	1	0	0
27.	Prudnik D.A.	Nysa przez Głucholazy	0	1	2
28.	Prudnik D.A.	Nysa przez Lipową	3	0	0
29.	Prudnik D.A.	Nysa przez Rudziczkę	1	0	0
30.	Prudnik D.A.	Nysa przez Wierzbic, Głucholazy	2	2	2
31.	Prudnik D.A.	Nysa przez Rudziczkę, Wężę	5	1	1
32.	Prudnik D.A.	Oława przez Wierzbic, Głucholazy, Nysę, Grodków	2	2	2
33.	Prudnik D.A.	Opole przez Dębinę	9	5	5
34.	Prudnik D.A.	Opole przez Górkę Prudnicką	5	3	3
35.	Prudnik D.A.	Opole przez Mosznę, Raclawiczki	2	0	0
36.	Prudnik D.A.	Opole przez Mosznę, Ścigów, Prószków	1	0	0
37.	Prudnik D.A.	Opole przez Ligotę Białską, Otoki, Grabinę, Łącznik	1	0	0
38.	Prudnik D.A.	Podlesie przez Pokrzywną	2	0	0
39.	Prudnik D.A.	Przechód przez Prężynkę, Grabinę, Pogórze	1	0	0
40.	Prudnik D.A.	Radostynia przez Prężynkę	1	0	0
41.	Prudnik D.A.	Radostynia przez Olbrachcice, Ligotę Białską	1	0	0
42.	Prudnik D.A.	Rudziczka	6	1	1
43.	Prudnik D.A.	Rudziczka przez Szybowice	4	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
44.	Prudnik D.A.	Ścinawa Mała	6	0	0
45.	Prudnik D.A.	Trzebina	6	0	0
46.	Prudnik D.A.	Wrocław przez Głucholazy, Nyse, Grodków	0	1	2
47.	Prudnik D.A.	Wrocław przez Rudziczkę, Nyse, Grodków	1	0	0
48.	Prudnik D.A.	Wrocław przez Wierzbic, Głucholazy, Nyse, Grodków, Oławę	2	2	2

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela przedstawia zaś wyszczególnienie połączeń (zarówno bezpośrednich, jak i pośrednich) wykonywanych z Prudnika do wybranych miejscowości. Jak widać z danych przedstawionych w tabeli – najlepsze połączenie istnieje pomiędzy miejscowością Prudnik, a:

- Białą (45 połączeń),
- Lubrzą (36 połączeń) oraz
- Głucholazami (26 połączeń).
- Stosunkowo dużo pojazdów odjeżdża również do:
- Moszczanki (19 połączeń);
- Opola, Pokrzywny, Prószkowa i Rudziczki (18 połączeń);
- Chrzelic, Łącznika i Radostyni (16 połączeń);
- Głogówka (15 połączeń).

Najmniej połączeń – tylko 1 w ciągu dnia – realizowanych jest z Prudnika do: Dobrej, Dzierżysławic, Jegielnicy, Józefowa, Krapkowic, Raclawic Śląskich, Rączki i Żabnika.

Tabela 14 Liczba połączeń wykonywanych codziennie z Prudnika do wybranych miejscowości (połączenia pośrednie i bezpośrednie)

Do:	Liczba połączeń
Biała	45
Lubrza	36
Głucholazy	26
Moszczanka	19
Opole, Pokrzywna, Prószków, Rudziczka	18
Chrzelice, Łącznik, Radostynia	16
Głogówek	15
Krobusz	14
Dębina, Ligota Bialska	13



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Do:	Liczba połączeń
Nysa	11
Błażejowice Dolne, Solec	10
Skrzypiec	9
Jasiona, Pogórze, Wierzbiec	8
Ścinawa Mała, Śmicz, Wilków	7
Górka Prudnicka, Grabina, Mieszkowice, Otoki, Szybowice, Trzebina, Węża	6
Korfantów, Krzyżkowice, Nowy Browiniec	5
Moszna, Puszcyna	4
Grodków, Lipowa, Przechód, Raclawiczki, Wrocław	3
Dębowiec, Niemodlin, Olbrachcice, Oława, Podlesie, Prężynka	2
Dobra, Dzierżysławice, Jegielnica, Józefów, Krapkowice, Raclawice Śląskie, Rączka, Żabnik	1

Źródło: Opracowanie własne.

2.4.4. PKS Głubczyce

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o.o. obsługuje ponad 300 połączeń autobusowych, zarówno na terenie powiatu głubczyckiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również kilku wybranych większych miast Polski. PKS Głubczyce zapewnia pasażerom dojazd do następujących miejscowości:

- część południowa: Bogdanowice, Włodzienin, Lewice, Dzbańce, Bliszczycy, Michałkowice, Branice, Wysoka, Boboluszki, Uciechowice, Wiechowice, Dzierżkowice, Pilszcz;
- część północna: Zawiszyce, Lisięcice, Szonów, Tomice, Kazimierz, Głogówek, Raclawice Śl., Lwowiany, Nowe Sady, Milice, Jakubowice, Grudynia;
- część zachodnia: Gołuszowice, Równe, Dobieszów, Pielgrzymów, Mokre, Pietrowice, Radynia, Chomiąża, Lenarcice, Opawica;
- część wschodnia: Grobniki, Debrzyce, Widok, Dziećmarów;
- część południowo-wschodnia: Baborów, Kietrz, Dzierżysław, Lubotyń, Rogożany, Nowa Cerekwia;
- część południowo-zachodnia: Zopowy, Zubrzyce, Zalesie, Braciszów, Ciermice.

Racibórz, Oława oraz Wrocław to miasta znajdujące się na terenie innych województw, do których PKS Głubczyce Sp. z o.o. również zapewnia transport. Najwięcej połączeń komunikacyjnych realizowanych jest codziennie pomiędzy miejscowościami:

- Baborów – Głubczyce (przez Sulków): 9 połączeń,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Baborów Rynek – Racibórz: 7 połączeń,
- Głubczyce – Racibórz (przez Sulków): 7 połączeń,
- Głubczyce – Opole (przez Lisięcice): 9 połączeń.

Dobre połączenia komunikacyjne występują pomiędzy miejscowościami: Głubczyce – Branice (na tej trasie codziennie kuruje 5 linii autobusowych, z czego 2 przez Dzbańce, 2 przez Lewice, a 1 przez Kietrz). Dobra komunikacja (11 połączeń) występuje pomiędzy miejscowościami Głubczyce i Kietrz z dostępnymi wariantami trasy: przez Boguchwałów (3 połączenia), przez Nasiedle (1 połączenie), przez Grobniki/ Baborów (2 połączenia) oraz przez Wojnowice (4 połączenia). Stosunkowo częste przejazdy odbywają się również na następujących trasach: z Branice do miejscowości Głubczyce przez Lewice – 7 połączeń komunikacyjnych dziennie, z miejscowości Kietrz do miasta Racibórz również 7 połączeń komunikacyjnych (nie wykonuje ich PKS Głubczyce, przewoźnik ten w dni robocze obsługuje tylko jeden kurs na trasie Branice – Racibórz przez Kietrz). Ponadto kilka połączeń komunikacyjnych dziennie występuje pomiędzy miejscowościami Głubczyce i Opawica (przez Zopowy oraz Równe), gdzie autobusy kursują z częstotliwością 5 razy dziennie. Z miejscowości Branice do miejscowości Kietrz odbywają się codziennie 4 przejazdy tego przewoźnika.

Z Głubczyc pasażerowie komunikacji miejskiej mogą dostać się codziennie do następujących miejscowości: Branice, Debrzyca, Kędzierzyn-Koźle (przez Lisięcice), Kietrz (przez Branice, Nasiedle), Krzyżowice (przez Nowe Gołuszowice), Nysa (przez Raławice Śląskie), Opawica (przez Zopowy Osiedle), Ściborzyce Wielkie, Wysoka (przez Branice), Wojnowice Gosp. (przez Nową Wieś Głubczycką). Codziennie wykonywane jest jedno połączenie z miejscowości Baborów do Opola (trasa przez Sułków i Lisięcice). Z Branice zapewnione zostało połączenie z następującymi miejscowościami: Bliszczyc, Głubczyce (przez Bliszczyc, Lewice), Kietrz (przez Ludmierzyce), Opole (zarówno przez Dzbańce, jak i przez Lisięcice) Pilszcz, Wysoka, Dzierżkowice. Istnieją również połączenia komunikacyjne pomiędzy miastem Kietrz, a miejscowościami: Branice (przez Ściborzyce Wielkie), Dzierżkowice (przez Pilszcz oraz Ściborzyce Wielkie/ Pilszcz), Opole (przez Baborów) oraz Uciechowice (przez Ściborzyce Wielkie).

Tabela 15 Wyszczególnienie połączeń PKS Głubczyce

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
1.	Głubczyce P.DW.	Bliszczyc	1	0	0
2.	Głubczyce P.DW.	Braciszów przez Zopowy	3	0	0
3.	Głubczyce P.DW.	Branice przez Bliszczyc	1	0	0
4.	Głubczyce P.DW.	Branice przez Dzbańce	3	0	0
5.	Głubczyce P.DW.	Branice przez Lewice	3	0	0
6.	Głubczyce P.DW.	Debrzyca przez Widok	1	0	0
7.	Głubczyce P.DW.	Dzieńmarów przez Grobniki	2	0	0

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
8.	Głubczyce P.DW.	Dzierżkowice przez Nasiedle	2	0	0
9.	Głubczyce P.DW.	Głogówek przez Kietlice	2	0	0
10.	Głubczyce P.DW.	Grudynia Mała przez Milice	2	0	0
11.	Głubczyce P.DW.	Kędzierzyn-Koźle przez Lisięcice	1	0	0
12.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Boguchwałów	3	0	0
13.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Branice, Nasiedle	1	0	0
14.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Grobniki, Baborów	2	0	0
15.	Głubczyce P.DW.	Kietrz przez Wojnowice	4	0	0
16.	Głubczyce P.DW.	Krzyżowice przez Nowe Gołuszowice	1	0	0
17.	Głubczyce P.DW.	Opawica przez Równe	4	0	0
18.	Głubczyce P.DW.	Opawica przez Zopowy Osiedle	1	0	0
19.	Głubczyce P.DW.	Opole przez Kietlice	3	2	1
20.	Głubczyce P.DW.	Opole przez Lisięcice	11	7	6
21.	Głubczyce P.DW.	Pilszcz przez Branice	4	1	1
22.	Głubczyce P.DW.	Racibórz przez Sulków	7	4	3
23.	Głubczyce P.DW.	Raławice Śląskie przez Sławoszów	3	0	0
24.	Głubczyce P.DW.	Ściborzycze Wielkie	1	0	0
25.	Głubczyce P.DW.	Wysoka przez Branice	1	0	0
26.	Głubczyce P.DW.	Wojnowice Gosp. przez Nową Wieś Głubczycką	1	0	0
27.	Głubczyce P.DW.	Wrocław przez Grodków	2	2	2
28.	Baborów Rynek	Głubczyce przez Dziećmarów, Grobniki	2	0	0
29.	Baborów Rynek	Głubczyce przez Sulków	7	4	3
30.	Baborów Rynek	Kietrz	2	0	0
31.	Baborów Rynek	Opole przez Sulków, Lisięcice	1	0	0
32.	Baborów Rynek	Racibórz	7	4	3
33.	Branice	Bliszczycze	1	0	0
34.	Branice	Głubczyce przez Bliszczycze, Lewice	1	0	0
35.	Branice	Głubczyce przez Lewice	7	0	0
36.	Branice	Kietrz przez Ludmierzyce	1	0	0
37.	Branice	Kietrz przez Nasiedle	3	0	0



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Z	Do	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
38.	Branice	Opole przez Dzbańce	1	0	0
39.	Branice	Opole przez Lisięcice	1	0	0
40.	Branice	Pilszcz przez Dzierżkowice	4	0	0
41.	Branice	Racibórz przez Kietrz	2	0	0
42.	Kietrz Rynek	Branice przez Nasiedle	3	0	0
43.	Kietrz Rynek	Branice przez Ściborzycze Wielkie	1	0	0
44.	Kietrz Rynek	Dzierżkowice przez Pilszcz	1	0	0
45.	Kietrz Rynek	Dzierżkowice przez Ściborzycze Wielkie, Pilszcz	1	0	0
46.	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Baborów, Dziećmarów	2	0	0
47.	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Boguchwałów	3	0	0
48.	Kietrz Rynek	Głubczyce przez Wojnowice	4	0	0
49.	Kietrz Rynek	Lubotyń	2	0	0
50.	Kietrz Rynek	Opole przez Baborów	1	0	0
51.	Kietrz Rynek	Pilszcz	2	0	0
52.	Kietrz Rynek	Racibórz przez Żerdziny	2	0	0
53.	Kietrz Rynek	Ściborzycze Wielkie	2	0	0
54.	Kietrz Rynek	Uciechowice przez Ściborzycze Wielkie	1	0	0

Źródło: Opracowanie własne.

W weekendy PKS Głubczyce Sp. z o.o. obsługuje zaledwie kilkadziesiąt kursów, 24 kursy przypadają na soboty, natomiast 19 odbywa się w niedziele (dla porównania autobusy w dni robocze kursują łącznie 135 razy dziennie). W soboty pasażerowie PKS w Głubczycach Sp. z o.o. mogą przemieszczać się pomiędzy następującymi miejscowościami: Głubczyce – Opole (9 połączeń w soboty), Głubczyce – Racibórz (4 połączenia). Ponadto z Baborowa można w soboty dostać się do Głubczyc (4 połączenia). Zarówno w soboty, jak i w niedziele wykonywane są 2 kursy z Głubczyc do Wrocławia (przez Grodków). W sobotę odbywa się również jeden kurs do Pilszcza przez Branice. W niedziele wykonywanych jest 7 kursów na trasie Głubczyce – Opole, 3 kursy łączą Głubczyce z Raciborzem, a 1 kurs z Pilszczem (przez Branice).

2.4.5. PKS w Brzegu Sp. z o.o.

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu zapewnia kursy na terenie powiatu brzeskiego, w tym również na obszarze gminy Grodków. Z Grodkowa najwięcej par bezpośrednich kursów odjeżdża do stolicy powiatu – miasta Brzeg



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

(10 par kursów w dni robocze, 3 kursy w soboty). Przejazdy wykonywane są różnymi trasami. Wiele z nich, bo aż 8 par w każdy dzień roboczy, wykonywanych jest do Wrocławia (6 przez Oławę, natomiast 2 przez Kolnicę). W weekendy ilość przejazdów na tej trasie również jest wysoka i wynosi 7 par kursów. Do Prudnika każdego dnia (zarówno w dni robocze, jak i w weekendy) organizowane są 4 pary kursów. Podobnie rzecz ma się z dojazdem do miejscowości Skoroszyce, do której w dni robocze wykonywane są 4 pary kursów.

Tabela 16 Liczba kursów PKS w Brzegu

Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Brzeg D.A.	2	0	0	Bąków, Krzyżowice
Grodków	Brzeg D.A.	1	0	0	Bąków, Pępice
Grodków	Brzeg D.A.	0	3	0	Kolnica, Bąków, Bierzów
Grodków	Brzeg D.A.	1	0	0	Kolnica, Krzyżowice
Grodków	Brzeg D.A.	6	0	0	Lipowa
Grodków	Brzeziny	1	0	0	Kopice
Grodków	Głubczyce	2	3	2	Nysa, Prudnik
Grodków	Gracze osiedle	2	0	0	Żelazna
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Chróścina Szkoła
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Lipowa, Osiek Grodków, Żelazna
Grodków	Grodków P.DW.	2	0	0	Sulisław, Gałązczyce, Wierzbna
Grodków	Grodków P.DW.	1	0	0	Wierzbna, Gałązczyce, Sulisław
Grodków	Jaszów	1	0	0	Jędrzejów, Strzegów
Grodków	Jaszów	1	0	0	Starowice Dolne, Strzegów, Kobiela
Grodków	Jaszów	1	0	0	Jędrzejów, Strzegów, Kobiela
Grodków	Jeszkotle	3	0	0	Lubcz
Grodków	Nysa D.A.	1	0	0	Biechów
Grodków	Nysa D.A.	2	1	1	Skoroszyce
Grodków	Prudnik D.A.	4	4	4	Nysa
Grodków	Przeworno	1	0	0	Gałązczyce
Grodków	Przylesie	1	0	0	Bąków
Grodków	Skoroszyce	2	0	0	Chróścina

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

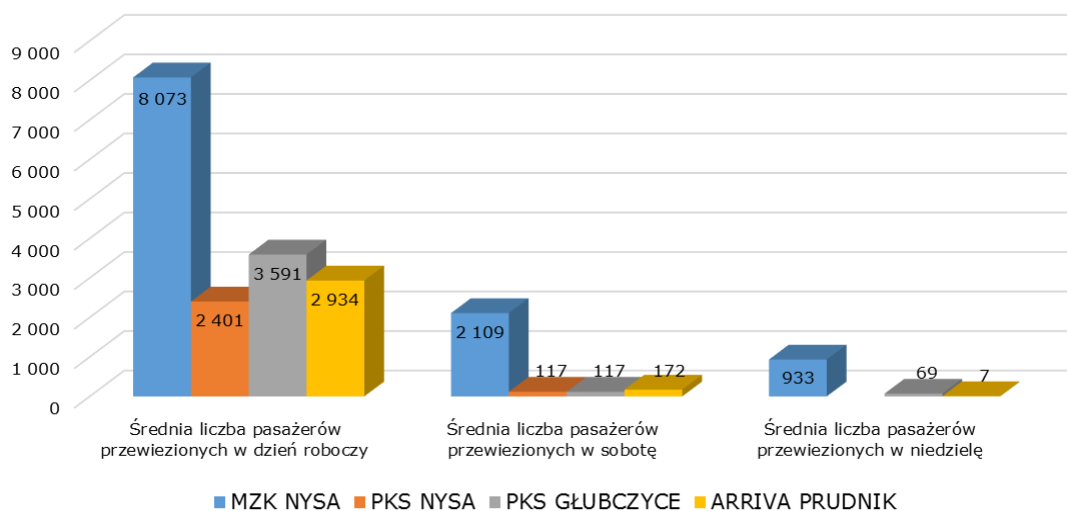
Z	Do	Dni robocze	Soboty	Niedziele	Przez
Grodków	Skoroszyce	2	0	0	Kopice
Grodków	Strzelin D.A.	1	0	0	Lubcz, Wawrzyszów
Grodków	Wierzbnik	1	0	0	Lipowa, Osiek Grodków
Grodków	Wrocław D.A.	2	2	2	Kolnica
Grodków	Wrocław D.A.	6	5	5	Oława

Źródło: Opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy PKS w Brzegu.

2.4.6. Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020

Czterej najwięksi przewoźnicy działający na obszarze OF PN 2020 to: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce oraz ARRIVA Prudnik. Zdecydowanie najwięcej pasażerów korzysta z usług MZK Nysa, średnio w dzień roboczy przewoźnik obsługuje 8 073 osób. Najmniej ludzi korzysta natomiast z usług PKS Nysa – średnio 2 401 osób dziennie. W weekendy liczba osób korzystających z komunikacji publicznej zdecydowanie maleje, jednak wciąż najwięcej pasażerów przewozi MZK Nysa – średnio 2 109 osób.

Wykres 2 Średnia liczba osób przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w dni robocze, soboty oraz niedziele



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W dzień roboczy w pojeździe MZK Nysa w tym samym czasie podróżuje średnio 11 pasażerów, najwięcej spośród analizowanych przewoźników. Najmniejsze średnie zapełnienie występuje w pojazdach ARRIVA Prudnik i wynosi jedynie 5 osób.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

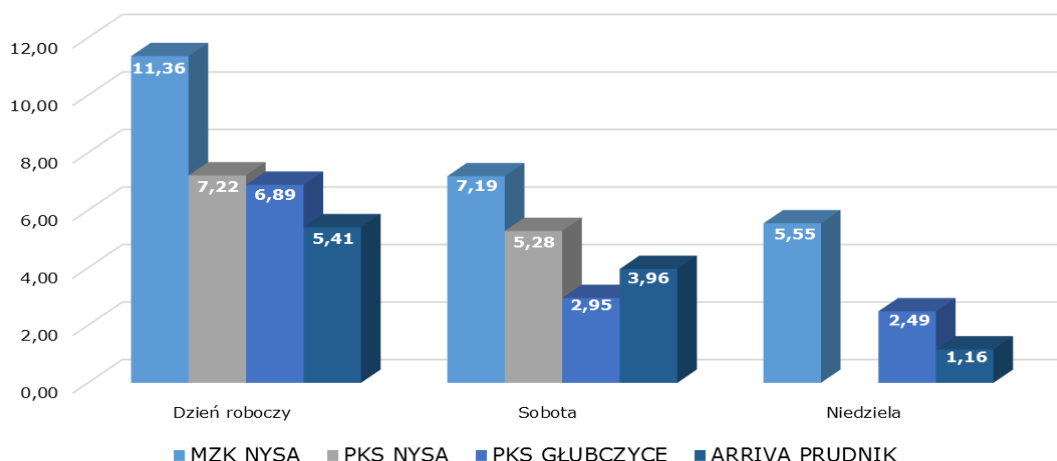
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W weekend średnia liczba pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej jest zdecydowanie niższa niż w dni robocze, największą średnią zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez MZK Nysa, a najmniejszą na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce w soboty oraz na liniach obsługiwanych przez ARRIVA Prudnik w niedzielę.

Wykres 3 Średnie zapętnienie pojazdu w dzień roboczy, w sobotę i w niedzielę



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

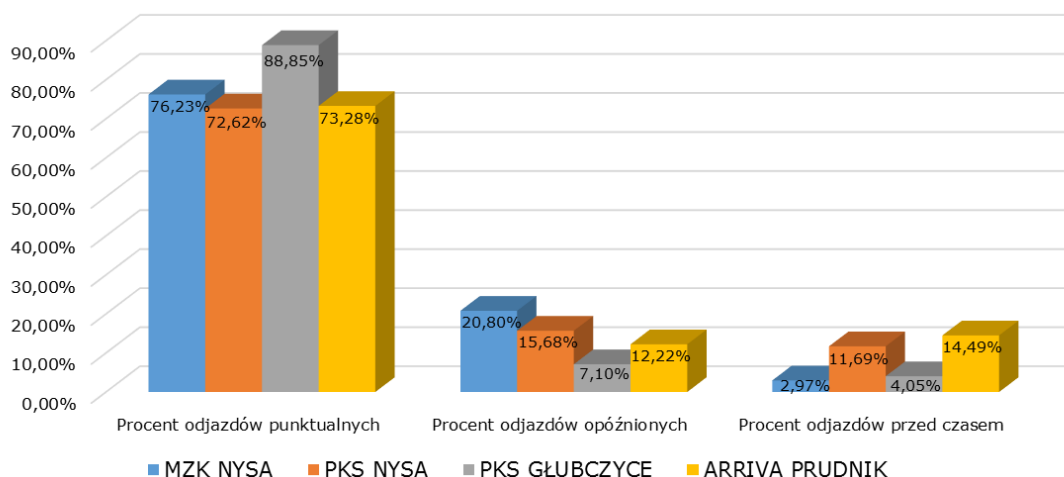
Z analizy kursów czterech najważniejszych przewoźników wynika, że największy odsetek punktualnych odjazdów występuje na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce – 88,85%, natomiast najmniej punktualnych odjazdów zanotowano na liniach obsługiwanych przez PKS Nysa.

Odjazdy niepunktualne dzielą się na odjazdy opóźnione oraz odjazdy przed czasem. Opóźnione to te, które odbyły się co najmniej 3 minuty po czasie planowym na rozkładzie jazdy. Odjazd przed czasem to taki, który odbył się wcześniej niż na minutę przed czasem wskazanym na rozkładzie jazdy. Najwięcej odjazdów opóźnionych zaobserwowano na liniach, które obsługuje MZK Nysa, aż 20,8% z nich. Najmniej odjazdów opóźnionych zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce. Odjazdy przed czasem najczęściej zdarzają się na liniach, które są obsługiwane przez firmę ARRIVA Prudnik, natomiast najrzadziej zdarzają się one na liniach MZK Nysa.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 4 Punktualność odjazdów z przystanków

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Poniższy wykres prezentuje strukturę biletów posiadanych przez pasażerów w pojazdach. Bilety normalne stanowią od 36% do 46% ogółu. Najwięcej biletów normalnych posiadają pasażerowie PKS Nysa oraz PKS Głubczyce, natomiast najmniej pasażerowie ARRIVA Prudnik. Najwięcej osób z biletem ulgowym (bilety z ulgą 37%, 49%, 50% i 51%) podróżuje na liniach obsługiwanych przez firmę ARRIVA Prudnik (bo aż 53% pasażerów), natomiast najmniej w pojazdach MZK Nysa (tylko 25%). Pozostałe ulgi stanowią maksymalnie 10% ogółu biletów. Wyjątek stanowi MZK Nysa, co wynika z faktu, że wiele osób miało możliwość podróżowania za darmo, gdyż posiadając przy sobie ważny dowód rejestracyjny własnego pojazdu było się uprawnionym do 100% ulgi za przejazd⁴.

⁴ Zgodnie z uchwałą Nr X/133/15 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 27.08.2015 r. zlikwidowano ulgi dla osób posiadających przy sobie ważny dowód rejestracyjny i prawo jazdy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

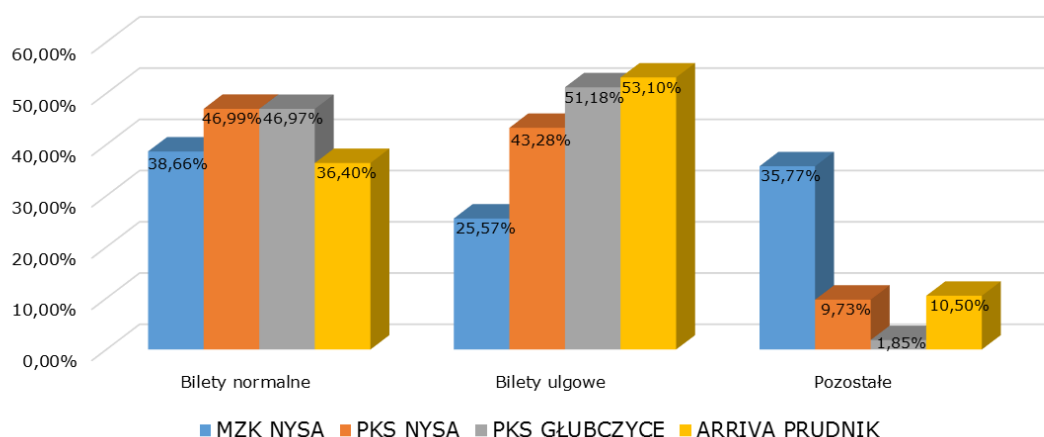
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 5 Rodzaj biletów posiadanych przez pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

2.4.7. Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa Nyskiego

Poza scharakteryzowanymi powyżej, największymi przewoźnikami z terenu OF PN 2020 usługi przewozu osób świadczą również następujące podmioty:

- Auto-Fan,
- Bus-Głuchołazy,
- Euro-Bus,
- Bus do Twierdzy Rycerz,
- F.U.H. „STAMAR”,
- PKS Brzeg,
- PKS Częstochowa,
- PKS Dzierżoniów,
- PKS Kędzierzyn-Koźle,
- PKS Kłodzko,
- PKS Nowy Sącz,
- PKS Oława,
- PKS Opole,
- PKS Pasyk & Gawron,
- PKS Racibórz,
- PKS Świdnica,
- PKS w Strzelcach Opolskich,
- SINDBAD,
- Trans Ekspres.

Większość przewoźników realizuje kursy w dni robocze w soboty oraz w niedziele. W weekendy na terenie partnerstwa nie kursują tylko pojazdy firm: PKS Brzeg, PKS Dzierżoniów, PKS Kędzierzyn-Koźle, PKS w Strzelcach Opolskich oraz Trans Ekspres.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

U wszystkich z przewoźników zdecydowana większość kursów przypada na dni robocze (od 53%).

Tabela 17 Procent realizowanych kursów w zależności od dnia

Przewoźnik	Dzień roboczy (R)	Sobota (S)	Niedziela (N)
Auto-Fan	68%	19%	13%
Niezidentyfikowany przewoźnik⁵	100%	0%	0%
Bus do Twierdzy Rycerz	71%	19%	10%
Bus-Głucholazy	79%	13%	8%
Euro-Bus	81%	10%	10%
F.U.H. „STAMAR”	60%	20%	20%
PKS Brzeg	100%	0%	0%
PKS Częstochowa	56%	22%	22%
PKS Dzierżoniów	100%	0%	0%
PKS Kędzierzyn-Koźle	100%	0%	0%
PKS Kłodzko	53%	23%	23%
PKS Nowy Sącz	64%	14%	21%
PKS Oława	60%	20%	20%
PKS Opole	83%	8%	8%
PKS Pasyk & Gawron	60%	20%	20%
PKS Racibórz	88%	8%	4%
PKS Świdnica	60%	20%	20%
PKS w Strzelcach Opolskich	100%	0%	0%
SINDBAD	62%	23%	15%
Trans Ekspres	100%	0%	0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Najczęstszym celem kursowania pojazdów wyżej wymienionych przewoźników była Nysa, aż 13,42% przeanalizowanych kursów zmierzało to tego miasta. Drugim

⁵ Oznacza to, że pojazd nie był w żaden sposób oznakowany, a na rozkładzie jazdy nie było informacji o odjazdach/ przyjazdach realizowanych o danej godzinie.



miastem, do którego najczęściej uczęszczano był Wrocław, 8,62% ogólnej liczby kursów. Na trzecim miejscu znalazły się Głuchołazy, do których organizowanych było 8,37% wszystkich kursów.

Spośród analizowanych celów kursowania pojazdów poszczególnych przewoźników, najrzadziej wystąpiła Praga (tylko w 0,12%), kolejnym rzadkim celem była miejscowość Lipki (0,25%) oraz miejscowości: Wierzbnik, Strzelin, Przylesie, Przeworno, Kędzierzyn-Koźle i Brzeziny, do każdej z tych miejscowości organizowanych było jedynie 0,37% kursów.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

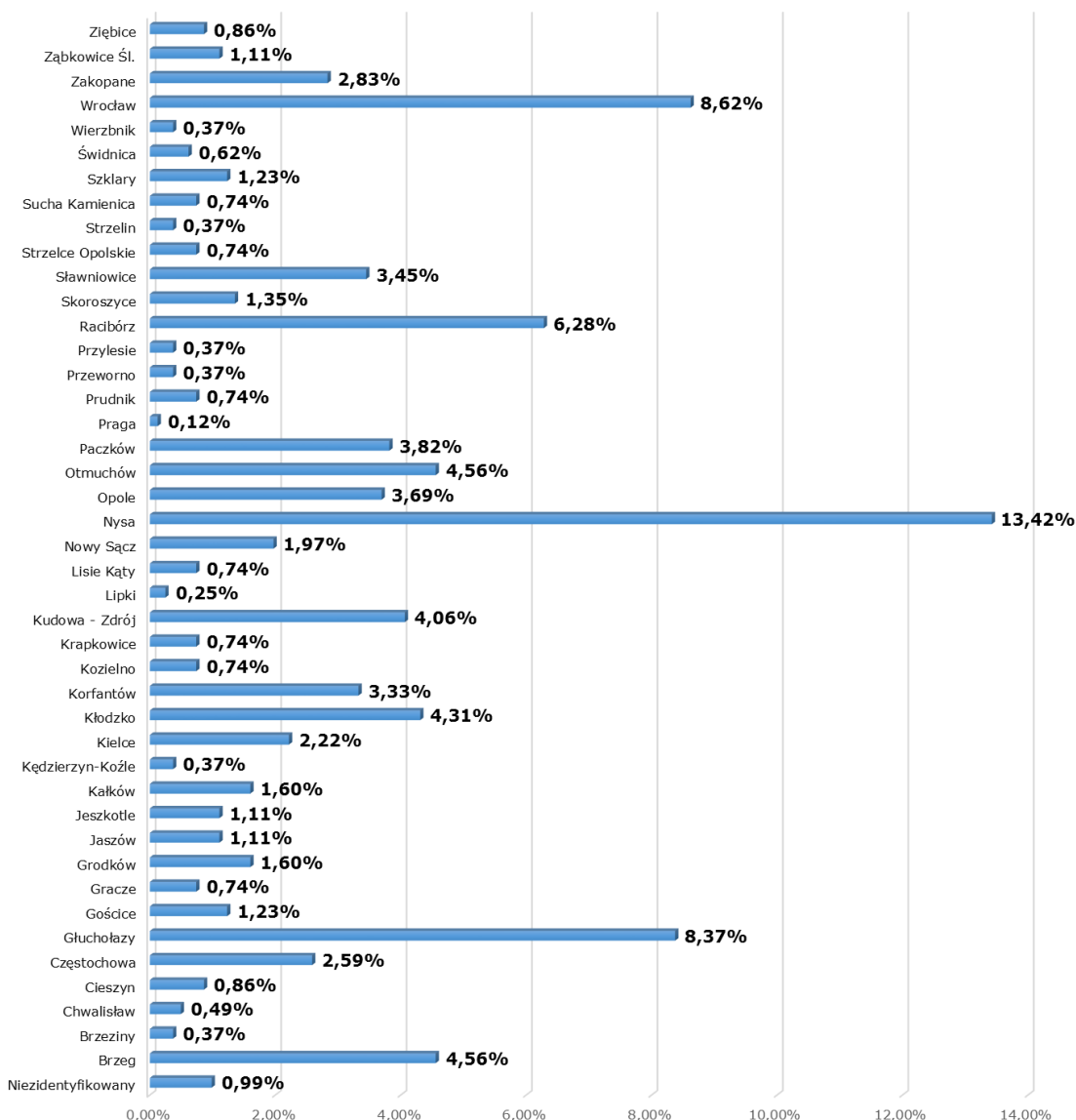
partnerstwo-nyskie2020.pl

Szczegółowy raport z badań dotyczących transportu zbiorowego znajduje się w **załączniku 1C Tom II – wyniki badań, załącznik 1A Raport z badania etap I oraz załącznik 1F Opracowanie kartograficzne (mapy)**. W załącznikach 8B oraz 8C zawarto inwentaryzację linii transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020. W załączniku 7A pokazano przebieg linii MZK Nysa, w załączniku 7B oraz 7C pokazano lokalizację przystanków autobusowych na obszarze OF PN 2020. Ponadto w załącznikach 7G do 7K zaprezentowano graficznie liczbę połączeń transportem zbiorowym pomiędzy poszczególnymi gminami.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 6 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Podsumowanie

- Na terenie OF PN 2020 działa czterech dużych przewoźników: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce i ARRIVA Prudnik.
- Obejmują oni swoim zasięgiem teren całego Partnerstwa Nyskiego.
- Poza MZK Nysa komunikację publiczną cechuje niska częstotliwość kursowania.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Największa liczba pasażerów oraz największe napełnienie pojazdów występuje na liniach, które obsługuje MZK Nysa.
- Zdecydowana większość pasażerów korzysta z komunikacji publicznej w dni robocze.
- Liczba kursów realizowana w soboty i niedziele jest znacznie mniejsza niż w dni robocze.
- Większość kursów jest punktualna, jednakże zdarzają się kursy opóźnione oraz kursy odjeżdżające przed czasem.
- Mniej niż połowa pasażerów komunikacji publicznej korzysta z biletów normalnych.
- Jedną z głównych grup użytkowników komunikacji publicznej są uczniowie i studenci.
- Na terenie Partnerstwa funkcjonuje również 19 mniejszych przewoźników.
- Zdecydowana większość z nich oferuje kursy w dni robocze, soboty i niedziele.
- Najczęstszym celem realizowanych przez nich kursów są miejscowości: Nysa, Wrocław oraz Głuchołazy.

2.5. Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)

2.5.1. Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020

Szlak rowerowy jest trasą turystyczną oznakowaną za pomocą symboli ustalonych przez PTTK (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze). Jego celem jest doprowadzenie turysty-rowerzysty do ciekawych miejsc, niekoniecznie najkrótszą i najłatwiejszą trasą. Poruszający się szlakiem rowerowym zobowiązany jest do przestrzegania wszystkich obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Drogę rowerową definiuje się natomiast jako pas ruchu dla rowerzystów, specjalnie utwardzony i oznakowany. Ma ona zazwyczaj znaczenie komunikacyjne, a nie turystyczne.

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. W przyszłości działania gmin powinny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 należy oprzeć o potencjał turystyczny związany z jego położeniem na terenie pogranicza polsko-czeskie.

Powiat nyski

Przez powiat nyski przebiega sześć turystycznych tras rowerowych, o łącznej długości ponad 365 km. Wlicza się w nie: R9, R16, R17, R57, R60 oraz trasę *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Każda z nich jest bogata pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób. Dzięki nim rowerzyści mogą połączyć odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Odcinek międzynarodowej trasy rowerowej R-9 o długości 67,7 km

Początek w Paczkowie i prowadzi przez Unikowice – Ujeździec – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ratnowice – Meszno – Śliwice – Broniszowice – Kałków – Buków – Kwiatków – Siostrzechowice – Nysa – Biała Nysa – Morów – Iława – Łączki – Biskupów – Gierałcice – Wilamowice Nyskie – Nowy Świątów – Rudawa – Bodzanów, a kończy się w mieście Głuchołazy. Teren bogaty jest w lekkie pofałdowania, obfity w widoki, mieści z jednej strony Jezioro Otmuchowskie i Nyskie, a z drugiej Sudety, zaprasza do zwiedzenia Otmuchowa, potem przez Kałków zmierza w kierunku Siostrzechowic z renesansowym pałacem Jerinów i Nysy, ale samego miasta nie osiąga. Dalej trasa wiedzie przez wioski Przedgórze Sudeckiego i Bodzanów w dolinie Białej Głuchołaskiej do Głuchołaz, dawnego miejsca wydobywania złota. W Paczkowie przecina się drogą krajową nr 46 z Nysy do Kłodzka, następnie udając się w kierunku miejscowości Ujeździec. Droga prowadzi wśród pól.

Trasa R16 koloru żółtego, o długości 69,6 km

Prowadzi przez miejscowości: Lipniki – Lasowice – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Wójcice – Suszkowice – Goświnowice – Nysa – Rusocin – Piątkowice – Mańkowice – Jasienica Dolna – Myszowice – Kuropas – Rynarcice – Przydroże Wielkie – Przydroże Małe – Pleśnica. Szlak wpisuje się w sieć regionalnych tras rowerowych, łącząc się z trasami rowerowymi w powiecie ząbkowskim na zachodzie i trasami w powiecie prudnickim na wschodzie. Przebiega przez środkową część powiatu nyskiego po północnej stronie jezior Otmuchowskiego i Nyskiego, łącząc miasta: Otmuchów, Nysa i Korfantów. Trasa w większości przebiega w terenie otwartym.

Trasa R17 koloru zielonego, o długości 74,8 km

Wiedzie przez miejscowości: Wilemowice – Kamiennik – Cieszanowice – Kłodobok – Spiny – Biechów – Nowaki – Radzikowice – Nysa – Konradowa – Wyszów Śląski – Kubice – Włodary – Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie – Sowin – Przechód – Borek – Rzymkowice. Jest to najdłuższa trasa na terenie powiatu nyskiego łącząca północno-zachodnią część powiatu (gmina Kamiennik) z Nysą i częścią północno-wschodnią (gmina Łambinowice). Wschodni koniec trasy łączy się ze szlakiem Bociana Białego w powiecie prudnickim, a zachodni za Wilemowicami dochodzi do szlaku czerwonego w powiecie ziębickim.

Trasa R57 koloru czerwonego, o długości 24,4 km

To jedna z krótszych tras rowerowych wytyczonych w powiecie nyskim, przebiega przez miejscowości: Nysa – Regulice – Bykowie – Korzękwice – Śmiłowice – Rzymiany – Czarnolas – Chrościna Nyska. Trasa łączy Nysę z północną granicą powiatu (gmina Skoroszyce), a dalej łączy się z trasami w gminie Grodków w powiecie brzeskim. Ciekawym miejscem na trasie jest pałac we Frączkowie z pięknym parkiem. Na szlaku znajduje się również zabytkowy dwór w Regulicach i Śmiłowicach oraz kamień graniczny dawnego księstwa nyskiego biskupów wrocławskich.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Trasa R60 koloru niebieskiego, o długości 61,6 km

Biegająca pograniczem polsko-czeskim, o przebiegu byłe przejście graniczne Paczków – Bily Potok – Gościce – (Paczków) – Unikowice – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ratnowice – Piotrowice Nyskie – Meszno – Kałków – Łąka – Jarnołów – Kijów – Burgrabice – Biskupów – Gierałce – Głuchołazy – Starowice – Jarnołówek – Pokrzywna.

Trasa rowerowa Szlakiem czarownic po czesko – polskim pograniczu

Najdłuższą przygotowaną trasą rowerową jest *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*, znakowany kolorem czarnym po stronie polskiej. Łączy dystans trasy to 233 km, z czego 95 km przebiega po stronie polskiej, a pozostałe 138 km po stronie czeskiej. Trasa przebiega przez: Paczków – Pomianów Dolny – Lubiatów – Ligota Wielka – Sarnowice – Otmuchów – Ulanowice – Grądy – Rysowice – Karłowice Wielkie – Słupice – Nowaki – Radzikowice – Sękowice – Nysa – Konradowa – Wyszków Śląski – Niwnica – Domaszkowice – Wierzbięcice – Kępica – Stary Las – Nowy Las – Charbielin – Jarnołówek – Skowronków – Konradów – Głuchołazy – Zlaté Hory – Rejvíz – Česká Ves – Jeseník – Vernířovice – Sobotín – Velké Losiny – Rapotín – Šumperk – Mírov – Mohelnice.

Powiat prudnicki

Powiat prudnicki oferuje 4 kategorie ścieżek rowerowych o łącznej długości 1150,5 km, są to następujące kategorie ścieżek rowerowych: *Dzień Czeski*, *Szlak Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket*, *Szlak Jeńców Wojennych*, *Szlak Pogranicza Polsko – Czeskiego*. Poniżej zaprezentowano kilometrówkę każdej z tras oraz jej przebieg. Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Dzień Czeski to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

Trasa B - 0 o długości 26 km, wiodącą przez Prudnik – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Jindřichov (przez: Dębowiec)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

Trasa B – 1 o długości 54,3 km, która prowadzi przez Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołówek, Konradów, Głuchołazy)
- Zlaté Hory – Petrovice (przez: „Petrowy Bout” – wejście na Biskupią Kopę)
- Petrovice – Jindřichov (przez: Janov)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec ścieżką rowerową)

Trasa B – 2 liczy 61,2 km, przebiegająca przez Prudnik – Zlaté Hory (Republika Czeska) – Heřmanovice (Republika Czeska) – Petrovice (Republika Czeska) – Jindřichov (Republika Czeska) – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:



Biurow projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Prudnik – Złaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołówkę, Konradów, Gluchołazy)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

Trasa D-1 o długości 87,4 km, przebiegająca przez Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Kijów (przez: Biała Nyska, Morów, Koperniki)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów)
- Stary Las – Wierzbiec (przez: Nowy Las, Charbielin)
- Wierzbiec – Prudnik (przez: Szybowice, Niemysłowice)

Trasa D-2 mierząca 103,4 km, biegnąca przez miejscowości: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice)
- Otmuchów – Kałków (przez: Śliwice, Broniszowice)
- Kałków – Kijów (przez: Łąka, Jarnołów)
- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałce, Wilamowice Nyskie, Nowy Świętów)

Trasa D-3 o długości 135,4 km (MARATON), przechodząca przez: Prudnik – Wierzbiec – Stary Las – Nysa – Otmuchów – Paczków – Kałków – Kijów – Stary Las – Wierzbiec – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Wierzbiec (przez: Łąka Prudnicka)
- Wierzbiec – Stary Las (przez: Charbielin, Nowy Las)
- Stary Las – Nysa (przez: Hajduki Nyskie)
- Nysa – Otmuchów (przez: Jędrzychów, Goświnowice, Grądy, Ulanowice)
- Otmuchów – Paczków (przez: Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów, Pomianów Dolny)
- Paczków – Kałków (przez: Unikowice, Ujeździec, Dziewiętlice, dalsze odcinki należące do Czech)
- Kałków – Kijów (przez: Łąka, Jarnołów)

- Kijów – Stary Las (przez: Burgrabice, Biskupów, Gierałcice, Wilamowice Nyskie, Nowy Świątów)

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Jeńców Wojennych to trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

Trasa C-1 o dystansie 72,1 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Włodary (przez: Kuropas, Rynarcice)
- Włodary – Prudnik (przez: Węża, Ścinawa Nyska, Ścinawa Mała, Przydroże Małe, „Szwedzka Górka”, Pleśnica, Śmicz, Miłowice, Kolnowice, Laskowiec, Czyżowice)

Trasa C-2 o dystansie 93,5 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Bielice – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Łambinowice, Okopy)
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienica Dolna)

Trasa C-3 o długości 104,6 km i przebiegu: Prudnik – Biała – Korfantów – Sowin – Tułowice – Bielice – Włodary – Prudnik. Trasa ta została podzielona na następujące odcinki:

- Prudnik – Biała (przez: Prężynka, Prężyna)
- Biała – Korfantów (przez: Ligota Bialska, Górka Prudnicka, Brzeźnica, Frącki, Pogórze, Stara Jamka)
- Korfantów – Bielice (przez: Sowin, Tułowice, Tułowice Małe, Lipno, Jaczowice, Grabin, Malerzowice Wielkie)
- Bielice – Włodary (przez: Drogoszów, Jasienica Dolna)

Wytyczone ścieżki rowerowe w ramach kategorii Szlakiem Pogranicza Polsko – Czeskiego obejmują trzy trasy, o różnej długości i skali trudności:

Trasa E- 1 o długości: 51,9 km

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Hrozová (Republika Czeska) – Vysoká (Republika Czeska) – Prudnik.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Trasa E- 2 mierząca 80,6 km

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

Trasa E- 3 o odległości 117,5 km

przebiegająca przez: Prudnik – Vysoká (Republika Czeska) – Město Albrechtice (Republika Czeska) – Krnov (Republika Czeska) – Branice – Krnov (Republika Czeska) – Pomorzowiczki – Prudnik.

Przez powiat prudnicki wytyczono również turystyczną trasę rowerową Gór Opawskich oraz Pętlę wokół Lasu Prudnickiego. Poniżej przedstawiono omawianą charakterystykę tras:

Turystyczna trasa rowerowa Gór Opawskich o długości 40 km (9 km na terenie gminy Prudnik). Ścieżka rowerowa przebiega przez: Prudnik – Sanktuarium Św. Józefa – Chocim – Dębowiec – Wieszczyzna – Pokrzywna – Jarnołówki – Konradów – Głucholazy – Gierałcice – Biskupów – Burgrabice – Sławniowice.

Las Prudnicki – Pętla I o długości 20 km. Przebiega przez miasto Prudnik, następnie przez Łąkę Prudnicką – Moszczankę – Wieszczyne – Dębowiec i z powrotem do Prudnika.

Powiat głubczycki

Trasy rowerowe w powiecie prudnickim zostały wytyczone w ramach projektu „Wsiądź na rower” realizowanego w ramach programu „Młodzież w działaniu” finansowanego z Unii Europejskiej. Projekt miał na celu popularyzację turystyki rowerowej oraz stworzenie ciekawych tras rowerowych w powiecie głubczyckim. Poniżej przedstawiono wytyczone trasy z ich kilometrażem oraz przebiegiem.

„Trasa rodzinna”

Przebieg trasy przez Głubczyce – Świątynia Dumania – Las Marysieńka (parking) – Gadzowice – Gołuszowice – Głubczyce. Trasa jest stosunkowo łatwa, o długości 15 km, prowadząca przez trasy asfaltowe oraz drogi publiczne i polne, zahaczające o przejazdki pod wiaduktem.

„Śladami naszych zabytków”

Trasa o długości 30 km posiada średni stopień trudności i prowadzi przez miejscowości Głubczyce – Lwówiany – Zawiszce – Debrzyca – Grobniki – Głubczyce. Trasa prowadzi przez asfaltowe drogi publiczne i licznie skrzyżowania oraz kamienny szlak polny.

„Południowe kresy powiatu”

Trasa wiedzie przez Głubczyce – Bogdanowice – Nową Wieś Głubczycką – Wojnowice – Nową Cerekiew – Gniewkowice – Lubotyń – Dzierżysław – Kietrz –



Księżę Pole – Czerwonków – Suchą Psinę – Głubczyce, długość tego szlaku wynosi 57 km, dominują na niej głównie drogi publiczne oraz skrzyżowania.

„Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola”

Prowadząca głównie drogami krajowymi. Trasa o długości 44 km obejmuje miejscowości Głubczyce – Gołuszowice – Równe – Dobieszów – Pielgrzymów – Radynia – Mokre Kolonia – Zopowy – Krzyżowice – Nowe Gołuszowice – Gołuszowice – Głubczyce.

„Szlak zapomnianej miejscowości”

Prowadzi przez: Głubczyce – Zawiszyce – Lisięcice – Ciesznów – Kózki – Bryksy – Gościęcín – Karchów – Borzysławice – Grudynia Mała – Milice – Nowe Sady – Nowosady – Głubczyce. Mierzy ona 50 km, przy tym szlaku trzeba uważać na ostre zakręty oraz krzewy posadzone przy pasie ruchu. Charakteryzuje się skrzyżowaniami, drogami asfaltowymi oraz polnymi i betonowymi, a także znajduje się na niej również odcinek trawiasty.

„Drogami w stronę prostą”

prowadzi przez: Głubczyce – Głubczyce Sady – Królowe – Lisięcice – Milice – Grudynia Wielka – Dobrosławice – Dziećmarów – Babice – Grobniki. Trasa mierzy 45 km. Podróżując tamtędy mija się drogi rowerowe, asfaltowe, skrzyżowania, a także i polne ścieżki, gdzie trzeba uważać na roślinność oraz teren zamokły podczas wiosny.

„Szlak północno-wschodnich zabytków”

Trasa o długości 35 km, o przebiegu Głubczyce – Gołuszowice – Gadzowice - Las „Marysieńka” - Kietlice - Ściborzyce Małe – Pomorzowice – Pomorzowiczki – Sławoszków - Tarnkowa – Głubczyce.

2.5.2. Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020

Na terenie OF PN 2020 zasób ścieżek rowerowych dynamicznie rośnie – z 118,4 km w 2011 r. do 171,3 km w 2013 r. Dla porównania łączny kilometraż ścieżek rowerowych w województwie opolskim w 2013 wynosił 251,4 km.

Gmina	Ścieżki rowerowe ogółem		
	2011	2012	2013
Grodków	0,0	1,0	1,3
Głucholazy	0,0	2,0	9,5
Korfantów	21,0	26,5	26,5
Łambinowice	0,0	0,0	0,0

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Ścieżki rowerowe ogółem		
	2011	2012	2013
Nysa	0,0	14,4	18,8
Otmuchów	25,00	25,0	25,0
Paczków	26,00	26,00	26,00
Skoroszyce	0,0	0,0	3,9
Biała	3,6	3,6	5,2
Lubrza	42,8	42,8	42,8
Prudnik	0,0	9,4	10,2
Branice	0,0	0,0	0,0
Głubczyce	0,0	0,0	2,1
Kietrz	0,0	0,0	0,0
Łącznie	2129,4	2162,7	2184,3

Źródło: Opracowanie własne.

2.5.3. Prezentacja ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OF PN 2020

Gmina Nysa

Gmina Nysa posiada oznakowane drogi rowerowe i pieszo-rowerowe („ścieżki”), które usytuowane są w pasach drogowych dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych oraz na terenach im przyległych. W Nysie wyznaczone i wybudowane są ścieżki rowerowe w ciągu ulic:

- Saperskiej,
- Słonecznej,
- Elizy Orzeszkowej,
- Bolesława Krzywoustego (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Stanisława Wyspiańskiego i Piastowską oraz od ulicy Piastowskiej do ul. Rynek),
- Sudeckiej (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Bolesława Prusa i Marii Rodziewiczówny),
- Marii Rodziewiczówny (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Adama Mickiewicza i Jana Długosza),
- ul. Krasińskiego (kontynuacja w/w ścieżki od ulicy Długosza do DW 411
- Adama Mickiewicza (na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem pomiędzy ulicą Bolesława Prusa i Elizy Orzeszkowej),
- 3 Maja,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Bazaltowej (na odcinku od skrzyżowania z ulicą Adama Mickiewicza, w kierunku Fortu Wodnego w Parku Miejskim),
- Ścieżka w ul. Jagiellońskiej wzdłuż DW 407 od ul. Adama Asnyka do Konradowej oraz powiązane z nią ścieżki w ciągu ul. Karpackiej, Dubois oraz Nowowiejskiej,
- Powstańców Śląskich (odcinek od skrzyżowania z ul. Adama Mickiewicza do ul. Juliusza Słowackiego),
- Ciąg wzdłuż ulicy Jana Drzymały (od ul. Kolejowej do ul. Warszawskiej),
- Aleja Józefa Lompy (kontynuacja w/w ścieżki na odcinku od ul. Warszawskiej do ulicy Prudnickiej),
- Ciąg wzdłuż ulicy Fryderyka Szopena od skrzyżowania z ulicą Krzywoustego, następnie kontynuacja ul. Emilii Gierczak do skrzyżowania z ulicą Bracką,
- Ścieżka przez park od ul. Mickiewicza do ul. Zjednoczenia,
- ul. Wita Stwosza.

Osoby mieszkające w śródmieściu często korzystają z rowerów – potwierdzeniem tego założenia są wyniki przeprowadzonych badań ankietowych. Gmina Nysa jest jednym z największych ośrodków turystycznych regionu. Jej oferta turystyczna jest różnorodna. Skupia się głównie na trzech obszarach turystyki: aktywnym, wspominkowym i przygranicznym. Na terenie gminy Nysa zostały wyznaczone i oznakowane trasy rowerowe nr: R9, R16, R17, R57 oraz *Szlak czarownic po czesko-polskim pograniczu*. Trasy te zostały opisane we wcześniejszej części opracowania – *Ścieżki rowerowe w powiecie nyskim*. Ponadto gmina opracowała dokument pn. *Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa*. Dokument ten zakłada budowę tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa o łącznej długości 131,720 km. Planowane przedsięwzięcie podzielono na następujące etapy:

- I etap obejmujący budowę głównych tras w mieście oraz pomiędzy gminami: Nysa, Otmuchów oraz Głucholazy (o dł. 42,960 km);
- II etap obejmujący budowę tras w mieście oraz tras w kierunku gmin ościennych (o dł. 48,190 km);
- III etap obejmujący uzupełnienie systemu tras rowerowych na terenie gminy Nysa (o dł. 40,570 km).

Łatwo można zauważyć, że gmina Nysa podejmuje działania związane z budową spójnej sieci powiązań rowerowych, które będą alternatywnym sposobem przemieszczania się. W ramach badania dokonano inwentaryzacji ścieżek rowerowych w centrum Nysy – wyniki przedstawiono w poniższej tabeli.

Gmina Prudnik

Na terenie gminy wytyczono następujące trasy rowerowe: Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I (20 km), Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II (13,5 km), Łąka Prudnicka – Niemysłowice (5 km) oraz Prudnik – Jindrichov (CZ, 10 km, w tym na terenie Gminy Prudnik 7 km). Przez gminę przebiega również trasa rowerowa

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Prudnik – Pokrzywna w gminie Głuchołazy (10 km). W ramach badania dokonano inwentaryzacji tras rowerowych w Prudniku – wyniki przedstawiono w poniższych tabelach.

W 2009 r. gmina Prudnik wykonała zadanie inwestycyjne pod nazwą: „Stworzenie regionalnej bazy turystyczno-noclegowej przedgórza Gór Opawskich – budowa wielofunkcyjnych ścieżek”. Łącznie w ramach projektu przebudowano szlaki turystyczne o długości 2,95 km oraz wybudowano lub oznakowano/ wytyczono ścieżki rowerowe o łącznej długości 35,60 km. Ponadto w ramach inwestycji wybudowano szlaki turystyczne o dł. 9,70 km oraz szlaki konne o dł. 11,00 km wraz z oznakowaniem leśnym. W ramach projektu wykonano miejsca odpoczynku na szlakach z elementami małej architektury oraz wmontowano tablice informacyjne.

Gmina Głuchołazy**Międzynarodowa trasa rowerowa nr 9**

Łączki - Biskupów - Gierałcice - Wilamowice Nyskie - Nowy Świątów - Bodzanów -
Przejście graniczne Głuchołazy/ Mikulowice

Krajowej trasa rowerowa nr 60

Kijów - Burgrabice - Biskupów - Gierałcice - Głuchołazy - Konradów - Starowice -
Jarnołówki - Pokrzywna - Dębowiec

Turystyczna trasa rowerowa Gór Opawskich (ok. 40 km)

Prudnik (klasztor o.o. Franciszkanów) – Chocim (stadnina koni) – Dębowiec (pomnik Josepha Eichendorfa) – Pokrzywna (kąpielisko) – Jarnołówki (zespół dworski) – Konradów (przejście graniczne) – Głuchołazy – Gierałcice – Biskupów (klasztor o.o. Benedyktynów) – Burgrabice – Sławniowice (przejście małego ruchu granicznego)

Trasa dla rowerów górskich masywem Góry Parkowej (ok. 10 km)

Głuchołazy (plac z „Amorkiem”) – Droga Krzyżowa – Podlesie – Głuchołazy

Trasa dla rowerów górskich masywem Kopy Biskupiej (ok. 15 km)

Pokrzywna (kąpielisko) – Schronisko PTTK pod Biskupią Kopą - Kopa Biskupia 889 m. n.p.m. (turystyczne przejście graniczne) – Jarnołówki

Projektowana trasa "Po ziemiach Księstwa Nyskiego i wielkich Ślązaków - Josepha von Eichendorffa i Vincenza Priessnitza"

Obecnie Gmina Głuchołazy ogłosiła przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Trasa przebiega przez:

Trasa I

- Głuchołazy miasto – źródło Andersa (oznakowanie trasy)
- Źródło – osiedle Tysiąclecia – Kolonia Kaszubska – Złote Hory (oznakowanie trasy)
- Kolonia Kaszubska – Złote Hory – Jarnołówka – Charbielin – Głuchołazy

Trasa II

Głuchołazy miasto – Rynek – osiedle Koszyka, Chrobrego, Reymonta, droga powiatowa do Gieraltic połączenie z Kolnowicami (oznakowanie trasy)

Trasa III

- Stadion miejski – tor krosowy (budowa ścieżki asfaltowej)
- Tor krosowy – Rudawa (budowa ścieżki szuter)
- Rudawa – Nowy Świątów (oznakowanie trasy)
- Nowy Świątów – Polski Świątów (oznakowanie trasy)
- Rudawa – Jezioro Łączki (przeprowadzenie trasy po torach kolejowych – szutrowe)
- Jezioro Łączki – Markowice (oznakowanie trasy)

Gmina Grodków

Aktualnie przez teren gminy Grodków przebiegają wytyczone ścieżki rowerowe, które pełnią funkcję rowerowych szlaków turystycznych. Łączą się one z trasami rowerowymi gminy Nysa. Oprócz tego stanowią połączenie Grodkowa z miejscowościami: Lubcz, Gnojna, Jeszkotle, Gałaczycy, Sulisław, Wójtowice, Jędrzejów, Strzegów, Bogdanów, Kobiela, Wojnowiczki, Tarnów Grodkowski, Gola Grodkowska, Lipowa, Osiek Grodkowski, Żelazna, Głębocko oraz Kopice. Ruch rowerowy między poszczególnymi wsiami gminy odbywa się z wykorzystaniem sieci istniejących dróg lokalnych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich). Na drodze wojewódzkiej nr 401 ruch rowerowy często stwarza zagrożenie ze względu na intensywny ruch pojazdów samochodowych. Rowerowy ruch turystyczny, podobnie jak lokalny, wykorzystuje drogi lokalne oraz gruntowe drogi śródpolne i trakty leśne. Gmina widzi konieczność wydzielenia bezpiecznych ścieżek rowerowych na swoim terenie.

Trasa rowerowa *Rowerem z Grodkowa do Jesenika*

W drugiej połowie 2008 r., wspólnie z powiatem nyskim i Stowarzyszeniem Jesenicka Rozwojowa z Jesenika, gmina zdecydowała się na kontynuację oznakowania tras rowerowych – analogicznie do oznakowania stosowanego przez partnerów. Połączenie szlaków spowodowało powstanie jednolitej, wzajemnie uzupełniającej się trasy przebiegającej przez miejsca cenne przyrodniczo i urokliwe – takie jak jeziora, pagórki, góry oraz miejsca, w których znajdują się interesujące zabytki.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Grodków jako członek Stowarzyszenia Euroregionu Pradziad otrzymała szereg dofinansowań na realizację inwestycji z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej 2007-2013 Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska. Celem projektu było wzmocnienie kontaktów pomiędzy mieszkańcami pogranicza polsko-czeskiego. Realizacja projektu podniosła znaczenie lokalnych i regionalnych atrakcji turystycznych oraz przyczyniła się do powstania obszarów o wspólnym dziedzictwie kulturowym i przyrodniczym. Spójne oznakowanie tras oraz wydanie publikacji w czterech językach (polskim, czeskim, niemieckim i angielskim) ułatwiło użytkownikom poruszanie się po terenie gminy i całego pogranicza czesko-polskiego. W ramach projektu oznakowano ok. 80 km tras rowerowych, obejmujących zasięgiem całą gminę Grodków, a także przygotowano tablice informacyjne przedstawiające przebieg tras rowerowych i wydano publikację na ten temat.

Gmina Biała**Szlaki bociana białego:**

SZLAK CZERWONY – długość trasy 46,6 km, przebieg: Biała – Solec – Olbrachcice – Wierzch – Wilków – Rostkowice – Mokra – Łącznik – Brzeźnica – Górka Prudnicka – Ligota – Biała;

SZLAK NIEBIESKI – długość trasy 27,0 km, przebieg: Biała – Prężyna – Miłowice – Śmicz – Pleśnica – Grabina – Otoki – Wasiłowice – Biała.

Szlak zamków i pałaców dorzecza Osobłogi.**Szlak śląskich sanktuariów dorzecza Osobłogi.**

Ponadto na terenie gminy wybudowano ścieżkę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 414 z gminy Białej do Dębiny (do kąpieliska Zielona Zatoka). Trasa ta nie jest częścią żadnej wyznaczonej trasy rowerowej, natomiast stanowi jeden z ważniejszych elementów komunikacyjnych gminy, a to z uwagi na duże zainteresowanie cyklistów tą trasą.

Gmina Lubrza

W gminie tej wytyczono trasę o przebiegu – Trzebina – Prudnik – Skrzypiec – Dytmarów – Jasiona – Lubrza – Olszynka – Laskowice – Krzyżkowice – Kłobuczek. W ramach badania dokonano inwentaryzacji tej ścieżki rowerowej.

Gmina Kietrz

W gminie planowana jest ścieżka rowerowa będąca częścią trasy Opawa – Pilszcz – gmina Kietrz. W chwili obecnej gmina posiada koncepcję projektową ścieżki, jednakże nie przystąpiono jeszcze do jej realizacji.

Gmina Korfantów

Przez gminę przebiegają dwie trasy rowerowe powiatu nyskiego o łącznej długości ok. 26,5 km: R16 oraz R17.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina Łambinowice

Przez gminę przebiega trasa pieszo-rowerowa *Skrajem Dawnej Puszczy* o dł. 21,4 km. Wiedzie ona przez tereny gminy Łambinowice i Korfantów, leśnictwa Kuźnica Ligocka, nadleśnictwa Tułowice oraz obrębu Tułowice. Na obszarze gminy Łambinowice ścieżka obejmuje lasy sklasyfikowane jako wypoczynkowe. Ścieżka rozpoczyna się na terenie pozostałości parku podworskiego w Wierzbiu (gm. Łambinowice), a kończy na parkingu leśnym w okolicach Sowina (gm. Łambinowice).

Ścieżka rowerowa „Śladami Pamięci” znajduje się w Miejscu Pamięci Narodowej w Łambinowicach. W Centralnym Muzeum Jeńców Wojennych znajduje się wypożyczalnia rowerów.

Gmina Paczków

Przez gminę biegnie trasa nazwana *CYKLOTRASA ŁĄDEK ZDRÓJ – JAVORNIK – OTMUCHÓW*. Jej przebieg jest następujący: przejście graniczne Paczków Bily Potok – Unikowice – Ujeździec – Trzeboszowice. Całkowita długość trasy wynosi ok. 26 km, w tym po terenie gminy Paczków ok. 13 km. Do tras tej gminy należą także ścieżki rowerowe powiatu nyskiego nr R60, i R9 oraz trasa rowerowa *Szlakiem czarownic po czesko-polskim pograniczu*.

Gmina Otmuchów

Przez gminę przebiega trasa rowerowa biegnąca od granicy państwa (Zwanowice) przez Kałków – Broniszowice – Śliwice – Otmuchów – Sarnowice – wzdłuż nabrzeża Jeziora Otmuchowskiego.

2.5.4. Podsumowanie

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. Działania gmin w przyszłości winny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 winien wykorzystywać potencjał turystyczny i istniejące zasoby pogranicza polsko-czeskiego. Po przeprowadzeniu inwentaryzacji ścieżek rowerowych zlokalizowanych na terenie OF PN 2020 nasuwa się kilka wniosków:

- Fragmenty ścieżek rowerowych wytyczonych terytorialnie przez powiat nyski oraz powiat prudnicki pokrywają się. Przykładem jest Szlak *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* pokrywający się z trasą R60 oraz R9 (w mniejszym zakresie) oraz trasa R17 ze Szlakiem Jeńców Wojennych. Sytuacja ta wydaje się być zrozumiała, z uwagi na fakt, że ścieżki wytycza się przez miejsca najbardziej ciekawe turystycznie i przyrodniczo. Każda z tras bogata jest pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym. Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób, łącząc odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.
- Widoczny jest brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych. Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

publicznych. Odcinki te cechują się dobrym oznakowaniem i nawierzchnią asfaltową bądź brukowaną. A pozostałe odcinki biegną drogą publiczną, bez pobocza czy chodnika.

- Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.
- Zaobserwowano małą ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.
- Uważa się, że szlaki mogłyby być lepiej oznakowane, gdyż zaobserwowano miejsca, w których oznakowanie urywa się.
- Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów.

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” zaproponowane będą działania mające na celu usprawnienie sieci rowerowej na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że budowa spójnej sieci rowerowej usprawni komunikację między miastem OF PN 2020 a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy) oraz w celach turystyczno-rekreacyjnych (dostęp do oferty kulturalnej czy rekreacyjnej OF PN 2020). Przyczynie się do wzrostu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na Obszarze. Możliwość przemieszczania się w ramach Obszaru Funkcjonalnego, ścieżkami rowerowymi to również szansa na poprawę stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

Dokładna i szczegółowa inwentaryzacja ścieżek i tras rowerowych wraz z dokumentacją fotograficzną (w tym karty inwentaryzacji) znajduje się w **załączniku 1G dokumentacja fotograficzna** oraz w **załączniku 8A Inwentaryzacja stojaków i wiat rowerowych**.

2.6. Diagnoza stanu infrastruktury pozostałych środków transportu

2.6.1. Transport lotniczy

Na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 nie funkcjonuje żadne lotnisko ani lądowisko umożliwiające komunikację lotniczą. Na terenie gminy Skoroszyce we wsi Chróścina zlokalizowane jest dawne lotnisko wojskowe, które aktualnie pozostaje nieczynne⁶. Lotnisko to nie ma wpływu na transport lotniczy Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Województwo opolskie jest jednym z czterech województw w Polsce (obok podlaskiego, lubelskiego i świętokrzyskiego), które nie posiada portu lotniczego. Najbliższe międzynarodowe porty lotnicze, zapewniające obsługę województwa oraz gmin wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, znajdują się w Katowicach Pyrzowicach oraz we Wrocławiu Strachowicach. Port lotniczy Katowice w Pyrzowicach oferuje regularne połączenia do 27 miast Europy i Bliskiego Wschodu. Należą do nich

⁶ Zmiana *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* gminy Skoroszyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

m.in.: Barcelona, Bergen, Birmingham, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Glasgow, Hurgada, Kijów Żuliany, Kolonia/ Bonn, Londyn Luton, Londyn Stanford, Maastricht Aachen, Malmo Sturup, Mediolan Bergamo, Neapol, Oslo Torp, Paryż Beauvais, Rzym Ciampino, Stavanger, Sharm el Shejk, Sztokholm Skavsta, Tel Aviv, Warszawa. Ze Strachowic samoloty odlatają aż do 31 wybranych miast europejskich, takich jak: Alicante, Barcelona Girona, Bolonia, Bristol, Cork, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, East Midlands, Eindhoven, Frankfurt, Gdańsk, Glasgow, Kopenhaga, Kreta, Liverpool, Londyn Luton, Londyn Stanford, Malaga, Malta, Mediolan Bergamo, Monachium, Oslo Rygge, Oslo Torp, Paryż, Paryż Beauvais, Shannon, Warszawa, Warszawa Modlin, Zurych.

W kontekście transportu lotniczego, na Obszar Funkcjonalny mogą mieć wpływ lotniska i lądowiska zlokalizowane na obszarze województwa opolskiego. W Kamieniu Śląskim (gmina Gogolin, powiat krapkowicki) funkcjonuje lotnisko lokalne Opole Kamień Śląski, które użytkowane jest w celach szkolenia lotniczego oraz organizacji imprez integracyjnych i masowych. Lotnisko posiada status „innego miejsca przeznaczonego do startów i lądowań”. Obecnie nie są tu obsługiwane rejestrowe loty pasażerskie. W przeszłości zastanawiano się nad tym, aby lotnisko to pełniło funkcję regionalnego portu lotniczego zapewniającego powiązania regionalne z międzynarodowymi portami lotniczymi. Jednak władze województwa odeszły od tego pomysłu. Lotnisko posiada dobrej jakości asfaltobetonową drogę startową o długości 2 300 m i szerokości 60 m, która pozwala na obsługę większości typów samolotów pasażerskich. Lotnisko zlokalizowane jest w odległości ok. 50 km od Prudnika i Głubczyc oraz 67 km od Nysy. Na terenie gminy Komprachcice (powiat opolski) działa Aeroklub Opolski. Znajdujące się tutaj lądowisko pełni funkcję szkoleniowo-sportową i obsługuje jednocześnie nieregularny transport lotniczy.

Ze względu na to, że analizowany obszar jest obszarem przygranicznym, znajdującym się na pograniczu Polski i Republiki Czeskiej, istnieje tu możliwość korzystania z infrastruktury lotniczej zlokalizowanej na terenie Czech. Dla analizowanego obszaru najbliższe czeskie lotnisko znajduje się w Ostrawie Mošnov. Lotnisko to oferuje regularne wyloty do Burgas, Londynu, Pragi, Paryża, Düsseldorfu, Antalyi, Lamezia Terme oraz na Majorcę, Korfę, Zakynthos i Kretę.

2.6.2. Transport wodny

Dla gmin OF PN 020 najbliższym szlakiem wodnym jest Odrzańska Droga Wodna znajdująca się na rzece Odra. Rzeka ta jest korytarzem transportowym IV klasy technicznej międzynarodowej (docelowo III klasy technicznej międzynarodowej). System powiązań Odry z międzynarodową siecią korytarzy wodnych zapewnia połączenia:

- w kierunku północnym – z Bałtykiem oraz z Portem Morskim Handlowym w Szczecinie i Świnoujściu,
- w kierunku wschodnim – przez Kanał Gliwicki ze szlakiem wodnym Wisły,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- docelowo także na zachód, po realizacji bezpośredniego połączenia Odry z Dunajem.

Najbliższymi portami rzecznyymi dla OF PN 2020 są port w Koźlu oraz nabrzeże przeładunkowe w Krapkowicach Januszkowicach. Port w Koźlu jest składnikiem węzła transportowego skupiającego połączenia kolejowe (stacja kolejowa Kędzierzyn-Koźle Port) oraz drogowe – z drogami krajowymi, autostradą A4 i drogą krajową nr 45 relacji Opole – granica państwa (Chałupki). Port posiada środki transportowe służące do przewozów krajowych i międzynarodowych, obsługi ładunków konwencjonalnych i ponadgabarytowych, a także do transportu kontenerów uniwersalnych i specjalistycznych.

2.6.3. Transport kolejowy

Przez obszar OF PN 2020 przebiegają 4 czynne osobowe linie kolejowe. Najważniejszą z nich jest linia numer 137 relacji Katowice – Legnica, nazywana Podsudecką Magistralą Kolejową (PMK). Wiąże ona analizowany obszar oraz całe województwo opolskie, z obszarami zewnętrznymi na kierunku wschód-zachód i stanowi jednocześnie podstawowe połączenie kolejowe regionu z województwami: śląskim i dolnośląskim.

Pozostałe czynne linie to linia 287 relacji Nysa – Opole oraz linia 288 Nysa – Grodków – Brzeg, a także linia 343 relacji Nysa – Głucholazy – Mikulovice (Czechy).

Linie kolejowe przystosowane do obsługi ruchu towarowego to linia nr 177 Głubczyce – Baborów – Racibórz, linia nr 195 Baborów – Polska Cerekiew, linia nr 306 Prudnik – Biała – Krapkowice oraz linia o znaczeniu miejscowym Kietrz – Pietrowice Wielkie. Na obszarze Partnerstwa istnieje wiele szlaków kolejowych jednotorowych, niezelektryfikowanych, które obecnie pozostają nieczynne: Nysa – Podkamień – Biała Nyska – Koperniki – Buków – Łąka; Nowy Świątów – Sławniowice; Głubczyce – Racławice Śląskie; Głubczyce – Pietrowice – przejście graniczne (Krnov); Baborów – Pilszcz. Przewozy kolejowe wykonywane są przez dwóch przewoźników: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i Koleje Dolnośląskie Sp. z o.o. Poniżej przedstawiono mapę z zaznaczonym obszarem OF PN 2020 oraz czynnymi i nieczynnymi liniami kolejowymi, znajdującymi się na tym terenie.



Rysunek 13 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Na obszarze OF PN 2020 znajduje się 20 stacji i przystanków osobowych, umożliwiających komunikację pasażerską do i z prawie wszystkich gmin OF PN 2020 z wyjątkiem gmin Biała i Korfantów oraz gmin powiatu głubczyckiego. Powiat głubczycki nie jest obsługiwany przez transport kolejowy, co należy uznać za znaczącą słabość obecnego układu i niewykorzystanie istniejącej infrastruktury.

Najważniejszym węzłem kolejowym jest stacja Nysa. Innym ważnym węzłem jest stacja Prudnik, obsługująca przewozy o zasięgu lokalnym i regionalnym. Jednak wyraźnie widoczne jest systematyczne zmniejszanie przystanków osobowych i stacji kolejowych na obszarze OF PN 2020, a także likwidowanie połączeń kolejowych. Przez teren Partnerstwa, a dokładnie przez Głuchołazy, przebiega czeska linia kolejowa

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

relacji Kronov – Jeseník. W ciągu doby z Głuchołaz odchodzą 4 połączenia w kierunku Krnova, jak i Jesenika. Wskazane połączenie kolejowe jest niezelektryfikowane i jednotorowe.

Na obszarze OF PN 2020 można zauważyć systematyczne zmniejszanie ilości przystanków osobowych i stacji kolejowych oraz likwidowanie połączeń kolejowych. Przeprowadzone badania wykazały, że kolej ma marginalne znaczenie dla mieszkańców obszaru w dojazdach do szkoły czy pracy. Jednak paradoksalnie mieszkańcy zgłaszali potrzeby reaktywacji nieczynnych już linii kolejowych. Uważa się, że obszar ma duży potencjał turystyczny i transport kolejowy mógłby być wykorzystywany przez podróżnych chcących dotrzeć do miejscowych atrakcji turystycznych. Mogliby z niego korzystać również kuracjusze dojeżdżający do uzdrowiska Głuchołazy (pod warunkiem organizacji odpowiednich połączeń).

2.6.4. Stan dworców kolejowych w głównych miastach OF PN 2020

W celu przygotowania diagnozy, odbyto wizję terenową dworców kolejowych w Nysie, Prudniku, Głubczycach oraz Grodkowie. Poniżej zamieszczono krótkie charakterystyki tych miejsc.

Dworzec kolejowy w Nysie

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Raławickiej 1, w centralnej części miasta. Przed budynkiem dworca znajduje się przystanek komunikacji PKS. Tory kolejowe biegną przed miasto w układzie północ-południe, równoległe do drogi krajowej nr 41. Stan dworca nie budzi większych zastrzeżeń. Dworzec jest czysty i zadbane, a jego forma architektoniczna wydaje się przyjemna i dobrze wkomponowana w najbliższe otoczenie. W budynku działa poczekalnia oraz kasy biletowe, brak tu jednak WC. Poczekalnia jest dużym, przestronnym pomieszczeniem, wyposażonym w odpowiednią liczbę ławek, potrzebnych do obsługi pasażerów. Perony są asfaltowe i dobrze oznakowane, napisy są czytelne. Na peronie znajdują się ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Obecny stan techniczny dworca nie spełnia jednak warunków centrum przesiadkowego. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien zostać poddany rewitalizacji.

Dworzec kolejowy w Prudniku

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Dworcowej 1, w północnej części Prudnika. Tory kolejowe biegną przez miasto w układzie wschód-zachód. Dworzec usytuowany jest w ładnym XIX-wiecznym budynku. Dworzec jest czysty i zadbane. W budynku dworcowym znajduje się przestronna poczekalnia, która jest nieczynna, nie ma tu również toalet. Perony są brukowane i dobrze oznakowane, napisy są czytelne. Na peronie znajdują się ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Obecny stan techniczny dworca nie spełnia warunków centrum przesiadkowego. Budynek wraz z obszarem przyległym powinien zostać poddany rewitalizacji.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Dworzec kolejowy w Głubczycach

Dworzec zlokalizowany jest przy ul. Dworcowej 1, w centralnej części miasta. Tory kolejowe biegną przez gminę w układzie północ-południe, a przez centrum miasta w układzie wschód-zachód, patrząc z lotu ptaka tory układają się w kształt litery „S”. Dworzec kolejowy jest nieczynny – przez Głubczyce nie przebiega żadna czynna linia kolejowa. Dworzec niszczy się i staje się obiektem aktów wandalizmu. Jego stan techniczny jest zły. Wydaje się, że budynek wraz z obszarem przyległym powinien zostać poddany rewitalizacji.

Dworzec kolejowy w Grodkowie

Dworzec kolejowy zlokalizowany jest przy ulicy Warszawskiej 44 w Grodkowie, w zachodniej części miasta. Tory kolejowe biegną przez gminę w układzie północ-południe. Przez gminę przebiega czynna linia kolejowa nr 288 relacji Nysa – Brzeg. Budynek dworca kolejowego w Grodkowie oraz znajdujący się przed nim plac manewrowy, z którego odjeżdżają autobusy, stanowi własność gminy Grodków. W budynku dworca znajdują się: siedziba Straży Miejskiej, drobne punkty handlowe, siedziba dyżurnego ruchu komunikacji samochodowej oraz 6 mieszkań komunalnych. Podczas realizacji badania w części budynku trwał remont. Na dworcu nie ma kasy biletowej ani toalet. Dojście na peron wymaga remontu – płyty chodnikowe są nierówne, a przejście betonowe – popękane i dziurawe. Perony dworcowe są zadaszone, wzniesione na betonowej platformie. Perony wyposażono w ławki oraz tablice z rozkładem jazdy. Oznakowanie stacji jest widoczne i czytelne. Pomimo prac remontowych budynek oraz teren przyległy powinien zostać poddany rewitalizacji. Obecny stan dworca nie jest wystarczający do tego, aby można było zorganizować tu centrum przesiadkowe.

2.7. Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem morawsko-śląskim oraz krajem ołomunieckim. Długość granicy z Czechami wynosi 192,4 km. Polska wstąpiła w struktury Unii Europejskiej 1 maja 2004 r., natomiast w 2008 r. zaczął obowiązywać Układ z Schengen, który znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi Układu. Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występowały wcześniej następujące rodzaje przejść granicznych:

- drogowe przejście graniczne,
- przejście małego ruchu granicznego,
- przejście kolejowe.

Każdy z analizowanych powiatów – tj. powiat prudnicki, głubczycki oraz nyski graniczy z Republiką Czeską oraz posiada miejsca, które kiedyś służyły jako drogowe przejście graniczne lub przejścia małego ruchu granicznego. Jedynie gmina Głuchołazy posiadała przejście kolejowe.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.7.1. Drogowe przejścia graniczne

Na obszarze Partnerstwa funkcjonowało 6 drogowych przejść granicznych. Podstawowe dane dotyczące lokalizacji drogowych przejść granicznych zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 18 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020

Nazwa przejścia granicznego	Położenie	Dojazd	Uwagi
Pietrowice – Krnov	powiat głubczycki, gmina Głubczyce	DK 38	–
Trzebina – Bartultovice	powiat prudnicki, gmina Lubrza	DK 41	–
Głuchołazy – Mikulovice	powiat nyski, gmina Głuchołazy	DK 40	–
Pomorzowiczki – Osoblaha	powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość Pomorzowiczki	DW 417	–
Konradów – Zlaté Hory	powiat nyski, gmina Głuchołazy, miejscowość Konradów	DW 411	–
Paczków – Bílý Potok	powiat nyski, gmina Paczków, miejscowość Paczków	DW 382	–

Źródło: Opracowanie własne.

Drogowe przejścia graniczne położone administracyjnie na terenie OF PN 2020 cechują się umiejscowieniem przy tranzytowych drogach krajowych i wojewódzkich.

2.7.2. Przejścia małego ruchu granicznego

Przejście małego ruchu granicznego lub mały ruch graniczny to szczególny, uproszczony tryb przekraczania granicy państwowej. Rozwiązanie to powstało w wyniku dwustronnych umów między Polską a Niemcami, Czechami i Słowacją. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeską o małym ruchu granicznym, sporządzona została w Pradze w dniu 17 stycznia 1995 r. i obowiązywała do 20 grudnia 2007 r. Forma ta dotyczyła mieszkańców i osób zameldowanych w pasie wybranych gmin, nazywanym pasem małego ruchu granicznego, o szerokości około 15 km (ściślej, po polskiej stronie tworzyły go gminy wymienione w załączniku do umowy dwustronnej). Jednostki administracyjne, w których możliwy był mały ruch graniczny na terenie OF PN 2020 to gminy: Nysa, Otmuchów, Paczków, Branice, Kietrz, Głubczyce, Lubrza, Prudnik, Korfantów i Biała. Aby przekroczyć granicę w ramach tego trybu, należało:

- być zameldowanym w jednej z gmin wymienionych w umowie o małym ruchu granicznym,
- posiadać ważny dowód osobisty lub inny dokument upoważniający do przekroczenia granicy,
- posiadać urzędowy dokument potwierdzający fakt zameldowania we właściwej gminie, jeśli w posiadanym już dokumencie takiego wpisu nie było.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W związku z przystąpieniem Polski, Czech i Słowacji do strefy Schengen (do której wcześniej należały już Niemcy), z dniem 21 grudnia 2007 r. wszystkie przejścia graniczne tego typu zostały zlikwidowane, a granicę pomiędzy wymienionymi państwami można przekraczać w niemal dowolnym miejscu (restrykcje dotyczą jedynie obszarów chronionych i zamkniętych). Na obszarze Partnerstwa funkcjonowało 10 przejść małego ruchu granicznego. Podstawowe dane dotyczące lokalizacji tych przejść zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 19 Przejścia małego ruchu granicznego na Obszarze OF PN 2020

Nazwa przejścia granicznego	Położenie powiat	Położenie gmina/ miejscowość	Uwagi
Sławniowice – Velké Kunětic	nyski	Głuchołazy/ Sławniowice	—
Jarnońtówek – Zlaté Hory	nyski	Głuchołazy/ Biskupia Kopa	Przejście na szlaku turystycznym na Biskupią Kopę w Górach Opawskich
Kałków – Vidnava	nyski	Otmuchów/ Kałków	—
Dziewiętlice – Bernartice	nyski	Paczków/ Dziewiętlice	—
Chomiąża – Chomýž	głubczycki	Głubczyce/ Chomiąża	—
Lenarcice – Linhartovy	głubczycki	Głubczyce/ Lenarcice	—
Kietrz – Třebom	głubczycki	Kietrz/ Kietrz	—
Ściborzyce Wielkie – Rohov	głubczycki	Kietrz/ Ściborzyce	—
Wiechowice – Vávrovce	głubczycki	Branice/ Wiechowice	—



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa przejścia granicznego	Położenie powiat	Położenie gmina/ miejscowość	Uwagi
Branice – Úvalno	głubczycki	Branice/ Branice	—
Krzyżkowice - Hlinka	prudnicki	Lubrza / Krzyżkowice	—
Wieszczyna - Jindřichov	prudnicki	Prudnik / Wieszczyna	—

Źródło: Opracowanie własne.

2.7.3. Przejścia kolejowe

Przez teren OF PN 2020 przebiegają linie kolejowe nr 333 i 343, po których odbywa się czeski tranzyt kolejowy. W celu obsługi tej transgranicznej linii kolejowej, w Głuchołazach działały dwa kolejowe przejścia graniczne – **Głuchołazy-Mikulowice oraz Głuchołazy-Jindřichov ve Slezsku**. Przejścia te powstały dzięki porozumieniu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Czeską, a zostały zlikwidowane na mocy Układu z Schengen.

2.8. Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)

Inteligentne Systemy Transportowe to systemy, które stanowią szeroki zbiór technologii pochodzących z różnorodnych dziedzin nauki (telekomunikacji, informatyki, automatyki i tworzenia pomiarów) w zestawieniu z technikami zarządzania stosowanymi w transporcie. Rozwiązania takie stosowane są m.in. w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

- zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20–25%,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków o 40–80%,
- zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii o 45–70%,
- poprawa jakości środowiska naturalnego – redukcja emisji spalin o 30–50%,
- poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych,
- redukcja kosztów zarządzania taborom drogowym,
- redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni,
- zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie.

Zastosowanie ITS jest korzystniejszą cenowo i łatwiejszą w obsłudze metodą poprawy warunków komunikacyjnych w porównaniu z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej w dotychczasowej formie. ITS ma za zadanie poprawiać efektywność



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

sieci komunikacyjnej i zapewniać bezpieczeństwo uczestników ruchu. Zastosowanie ITS ma pozytywny wpływ na środowisko naturalne. Obniżenie emisji spalin jest priorytetem – dzięki sprawnemu zarządzaniu ruchem zmniejsza się stężenie CO₂ w gęsto zamieszkałych centrach miast. Inteligentne Systemy Transportowe obejmują rozwiązania dotyczące m.in. sterowania ruchem komunikacji miejskiej, wprowadzenia stref płatnego parkowania w centrum miast oraz przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Rozwiązania ITS można kształtować zgodnie z potrzebami – jedne miasta skupiają się na usprawnieniu ruchu komunikacji publicznej, inne – na poprawie informacji o sytuacji drogowej lub ochronie infrastruktury przed ruchem ciężkim i pojazdami przeładowanymi. Miasta i zarządcy dróg interesują się również elektronicznym pomiarem prędkości i egzekwowaniem poprawności zachowań na drogach i skrzyżowaniach. Sprawny system transportowy ma bezpośredni wpływ na mniejszą liczbę wypadków drogowych, skraca czas podróży i redukuje emisję spalin do atmosfery. Usprawnienie ruchu dzięki ITS bez wątpienia przynosi korzyści. W systemach wdrażanych obecnie w celu usprawnienia ruchu komunikacji miejskiej i krajowej określone korzyści zostały już osiągnięte, na co dowodem jest to, że zauważają je sami mieszkańcy.

2.8.1. Planowane rozwiązania ITS na OF PN 2020

Na analizowanym obszarze nie zauważono wdrożonych rozwiązań ITS. Jedynie Opole przymierza się do zaimplementowania, rozwijania oraz doskonalenia rozwiązań zintegrowanych systemów zarządzania ruchem miejskim i/lub ich elementów.

Najczęściej stosowanymi rozwiązaniami ITS w Europie są: dynamiczna informacja pasażerska, tablice zmiennej treści, sygnalizacja świetlna, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne czy rozpoznawanie tablic rejestracyjnych. Stosowane systemy telematyczne muszą spełniać wymagania ITS wynikające z Dyrektywy UE, ustanawiającej ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsy (powiązania) z innymi gałęziami transportu (tzw. Dyrektywa ITS). Rekomendowanymi rozwiązaniami możliwymi do wdrożenia na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są działania mające na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, tak aby zmniejszyć na tym obszarze udział indywidualnego transportu samochodowego. Innowacje w transporcie zbiorowym obejmują system monitorowania komunikacji miejskiej oraz dynamiczną informację przystankową na większych przystankach (węzłach). Natomiast rozwiązania przeznaczone dla kierowców to tablice zmiennej treści, z informacjami dotyczącymi warunków na drodze czy szacowanego czasu przejazdu, na głównych drogach ruchu przyspieszonego. Rozwiązaniem systemowym wpływającym korzystnie na cały system transportu kołowego poprzez zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu, będzie powołanie Centrum Zarządzania Ruchem oraz wprowadzenie systemu sterowania ruchem (np. na skrzyżowaniach).

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.9. Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem

Mając na uwadze omówione we wcześniejszej części opracowania aspekty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, a także uwzględniając wyniki badań i proces uspołecznienia, można wskazać następujące podstawowe niedogodności publicznego transportu zbiorowego na obszarze OF PN 2020:

- Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.
- Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę, która powoduje wykluczenie ludności z możliwości korzystania z transportu zbiorowego.
- Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.

W badaniach CATI i IDI przeprowadzonych wśród mieszkańców, uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.

- Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.
- Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.
- Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.
- Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych.
- Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.
- Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.
- Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.
- Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.
- Wąskie gardła w sieci drogowej, m.in. kolizyjne skrzyżowania z liniami kolejowymi.
- Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch

osobowy i stacji kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe.

Należy mieć świadomość, że układ drogowy jest pochodną rozwoju i rozmieszczenia jednostek osadniczych, a rozwój tych jednostek determinowany jest obecnie kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru. Problemem kluczowym drogowego układu transportowego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są ograniczenia komunikacyjne w systemie transportowym. Do przyczyn występowania tego problemu można zaliczyć:

- Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).
- Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy.
- Zjawisko urban sprawl (zjawisko rozlewania się miast).
- Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.
- Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.
- Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniają one wytyczenie nowych dróg.
- Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.
- Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.

Ponadto trwała rozbudowa jednostek osadniczych na przestrzeni lat powoduje, że:

- Następują zmiany w strukturze sieci osadniczej.
- Ciągi komunikacyjne nabierają charakteru ulic.
- Drogi i ulice charakteryzują się niskimi parametrami technicznymi (niewystarczająca szerokość jezdni, pobocza, chodnika lub brak pobocza/chodnika).
- Stale wzrasta ruch kołowy, w tym wielotonowy.
- Zbyt bliska wzajemna zabudowa ogranicza możliwość łatwej modernizacji dróg.
- Następuje gwałtowny wzrost motoryzacji – a tym samym, wzrost natężenia ruchu drogowego.
- Ruch tranzytowy nakłada się na lokalny ruch kołowy, co stwarza coraz większe utrudnienia i powoduje niszczenie dróg.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wszystko to powoduje w konsekwencji:

- Szkody dla ruchu drogowego w postaci braku jego płynności, zwiększonego zużycia paliwa, zwiększania się kosztu transportu oraz szybszego zużycia pojazdów, większego tłoku na drogach i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości dla otoczenia miejscowego, szczególnie dla silnie zurbanizowanych obszarów.
- Zwiększanie ruchu tranzytowego na ulicach spowodowane przez pojazdy wielotonowe, czego rezultatem jest: utrudnienie ruchu miejscowego (lokalnego), spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie możliwości parkowania, zwiększone oddziaływanie ruchu na środowisko (nadmierny hałas, zanieczyszczenie spalin), negatywny wpływ na substancję mieszkaniową.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

2.10. Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców OF PN 2020 przeprowadzonych w ramach opracowania Badanie wśród mieszkańców OF PN 2020**2.10.1. Badanie wśród mieszkańców w gospodarstwach domowych na terenie OF PN 2020**

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych. Przybrało ono formę wywiadów (IDI), które przeprowadzono na próbie 2 177 mieszkańców. Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Tabela 20 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)	
	Podróże wykonywane zimą	Podróże wykonywane wiosną
Samochodem	51,1%	47,9%
Autobusem	22,7%	10,5%
Pieszko	21,3%	28,2%
Rowerem	4,2%	11,4%
Motocyklem	0,5%	1,1%
Pociągiem	0,1%	0,9%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższego zestawienia jasno wynika, że zimą największa grupa mieszkańców (51,1%) wybiera do przemieszczania się samochód. Aż 21,3% mieszkańców porusza się pieszo, a 22,7% – autobusem. Rower wybrało 4,2% osób. Wiosną wzrasta udział podróży wykonywanych rowerem (do 11,4%) oraz podróży wykonywanych pieszo (do 28,2%), maleje natomiast udział podróży samochodowych i autobusowych.

Tabela 21 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy (zimą)

	Pieszko	Autobusem	Pociągiem	Samochodem	Motocyklem	Skuterem	Rowerem	Suma końcowa
Biała	16,8%	29,5%	0,0%	52,6%	1,1%	0,0%	0,0%	100,0%
Branice	13,3%	26,7%	0,0%	60,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Głubczyce	15,7%	19,5%	0,0%	63,8%	0,5%	0,0%	0,5%	100,0%
Głuchołazy	32,1%	19,9%	0,5%	41,2%	1,4%	0,0%	5,0%	100,0%
Grodków	33,3%	10,3%	0,0%	50,2%	0,5%	0,0%	5,6%	100,0%
Kietrz	24,8%	28,6%	0,0%	45,7%	0,0%	0,0%	1,0%	100,0%
Korfantów	4,4%	12,2%	0,0%	72,2%	0,0%	0,0%	11,1%	100,0%
Lubrza	11,1%	40,0%	0,0%	48,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Łambinowice	18,8%	21,7%	1,4%	53,6%	0,0%	0,0%	4,3%	100,0%
Nysa	18,2%	31,7%	0,0%	45,8%	0,0%	0,0%	4,3%	100,0%
Otmuchów	24,0%	16,8%	0,0%	49,6%	0,8%	1,6%	7,2%	100,0%
Paczków	20,2%	30,3%	0,8%	40,3%	0,0%	0,0%	8,4%	100,0%
Prudnik	21,1%	13,4%	0,0%	60,7%	0,8%	0,4%	3,6%	100,0%
Skoroszyce	28,8%	25,4%	0,0%	40,7%	0,0%	0,0%	5,1%	100,0%
Razem	21,3%	22,7%	0,1%	51,1%	0,4%	0,1%	4,2%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne.

Jak widać, we wszystkich gminach wchodzących w skład OF PN 2020 najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód. Najwięcej osób korzysta z niego w Korfantowie (72,2%), a najmniej w Paczkowie (40,3%). Autobusem najwięcej osób podróżuje z Lubrzy (40,0%), a najmniej z Grodkowa (10,3%). Jeśli chodzi o podróże piesze, to taką formę przemieszczania się najczęściej wybierają mieszkańcy Grodkowa (33,3%), a najrzadziej – Korfantowa (4,4%).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 22 Sposób realizacji podróży zamiejscowych w poszczególnych gminach

	Powód podróży	Pieszko	Autobusem	Pociągiem	Samochodem	Motocyklem	Skuterkem	Rowerem	Suma końcowa
Biała	dom-praca-dom	4,8%	23,8%	0,0%	71,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	93,8%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	20,5%	0,0%	76,9%	2,6%	0,0%	0,0%	100%
Branice	dom-praca-dom	0,0%	6,7%	0,0%	93,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	60,0%	0,0%	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	43,5%	0,0%	56,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Głubczyce	dom-praca-dom	4,8%	7,1%	0,0%	85,7%	2,4%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	10,5%	73,7%	0,0%	15,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,3%	18,2%	0,0%	79,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Głuchołazy	dom-praca-dom	10,6%	14,9%	0,0%	68,1%	4,3%	0,0%	2,1%	100%
	dom-nauka-dom	23,5%	64,7%	0,0%	11,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	18,5%	27,2%	0,0%	46,7%	1,1%	0,0%	6,5%	100%
Grodków	dom-praca-dom	2,6%	5,1%	0,0%	92,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	14,3%	57,1%	0,0%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	10,0%	16,0%	0,0%	70,0%	0,0%	0,0%	4,0%	100%
Kietrz	dom-praca-dom	0,0%	5,6%	0,0%	94,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	12,5%	81,3%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,6%	41,0%	0,0%	56,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Korfantów	dom-praca-dom	0,0%	5,6%	0,0%	88,9%	0,0%	0,0%	5,6%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	80,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	9,8%	0,0%	78,7%	0,0%	0,0%	11,5%	100%
Lubrza	dom-praca-dom	0,0%	20,0%	0,0%	80,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Powód podróży	Pieszko	Autobusem	Pociągiem	Samochodem	Motocyklem	Skuterkem	Rowerem	Suma końcowa
	dom-nauka-dom	0,0%	83,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	0,0%	25,0%	0,0%	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
Łambinowice	dom-praca-dom	8,3%	25,0%	0,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	20,0%	60,0%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	11,9%	21,4%	2,4%	57,1%	0,0%	0,0%	7,1%	100%
Nysa	dom-praca-dom	3,6%	22,3%	0,0%	73,2%	0,0%	0,0%	0,9%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	81,1%	0,0%	18,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	8,9%	40,6%	0,0%	45,3%	0,0%	0,0%	5,2%	100%
Otmuchów	dom-praca-dom	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	4,3%	18,6%	0,0%	64,3%	1,4%	2,9%	8,6%	100%
Paczków	dom-praca-dom	18,8%	31,3%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	11,8%	82,4%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	17,1%	19,7%	1,3%	48,7%	0,0%	0,0%	13,2%	100%
Prudnik	dom-praca-dom	1,3%	9,3%	0,0%	88,0%	1,3%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	73,3%	0,0%	20,0%	6,7%	0,0%	0,0%	100%
	dom-inne-dom	2,3%	18,6%	0,0%	67,4%	0,0%	2,3%	9,3%	100%
Skoroszyce	dom-praca-dom	0,0%	15,4%	0,0%	84,6%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
	dom-nauka-dom	0,0%	71,4%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	7,1%	100%
	dom-inne-dom	15,4%	15,4%	0,0%	69,2%	0,0%	0,0%	0,0%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wybiera go 80% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% ankietowanych. Najczęściej wybieraną formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauka-dom jest autobus (77% mieszkańców). Na



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

kolejnym miejscu uplasowały się przejazdy samochodem (16% mieszkańców). Dominującą formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych na trasie dom – inne - dom jest samochód, na który wskazało 59% mieszkańców. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców przemieszcza się rowerem (6% osób). Biorąc pod uwagę wszystkie podróże, wykonywane na wszystkich badanych rodzajach tras, dominującą formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych jest samochód (wybiera go 59% mieszkańców), następnie autobus (30% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców wybiera podróżowanie pieszo (6% osób), rowerem (4% mieszkańców) i motocyklem (1% osób).

W kolejnej tabeli zaprezentowano częstotliwość z jaką wykorzystywane są poszczególne środki transportu. Uwzględniono tu również częstotliwość przemieszczania się mieszkańców.

Tabela 23 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się mieszkańców

	Pieszo	Transport zbiorowy	Samochód	Rower	Motocykl
Codziennie wraz z weekendami	28,85%	7,98%	43,84%	9,80%	9,52%
Codziennie bez weekendów	23,99%	25,00%	41,91%	4,62%	4,48%
Do 3 razy w tygodniu	10,16%	22,66%	61,20%	3,39%	2,60%
Rzadziej niż 3 razy w tygodniu	9,57%	31,49%	52,90%	3,27%	2,77%
Tylko w weekendy i dni wolne	10,71%	21,43%	53,57%	7,14%	7,14%

Źródło: Opracowanie własne.

Poniższe tabele prezentują akceptowalny przez mieszkańców czas dojścia do przystanków oraz akceptowalną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 24 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	W centrum	Poza centrum
do 5 min	69,51%	50,18%
do 10 min	25,61%	38,75%
do 15 min	4,47%	7,75%
do 20 min	0,41%	3,32%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (69,51%) oczekuje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 25,61% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 10 minut, a 4,47% mieszkańców uważa za



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

akceptowalny czas dojścia to taki, który nie potrwa dłużej niż 15 minut. Na peryferiach, najwięcej osób (50,18%) akceptuje czas dojścia nieprzekraczający 5 minut. Dla 38,75% mieszkańców akceptowalny czas to maksymalnie 10 minut, a dla 7,75% osób wynosi on nie więcej jak 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości z aktualnym stanem rzeczy.

Tabela 25 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej

Częstotliwość	Akceptowalna w centrum	Akceptowalna poza centrum
Co 10 min	23,47%	1,19%
Co 15 min	2,40%	2,38%
Co 20 min	14,13%	2,78%
Co 30 min	28,27%	15,08%
Co 45 min	10,40%	27,38%
Co 2 h	20,00%	50,00%
Rzadziej	1,33%	1,19%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Częstotliwością kursowania komunikacji publicznej w centrach miejscowości, którą ankietowani najliczniej wskazywali jako akceptowalną, jest rozłożenie odjazdów co 30 min (28,27% respondentów), a poza centrum co 2 godziny (50,00% osób).

Poniższa tabela prezentuje najczęstsze determinanty wyboru środka transportu zbiorowego w codziennych przejazdach. Wyniki przedstawiono w podziale na poszczególne gminy.

Tabela 26 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach – w podziale na gminy

	Brak prawa jazdy	Brak własnego środka transportu	Wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	Pozostałe
Biała	32,00%	18,67%	8,00%	41,33%
Branice	20,00%	17,78%	11,11%	51,11%

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Brak prawa jazdy	Brak własnego środka transportu	Wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu	Pozostałe
Głubczyce	25,42%	27,12%	10,17%	37,29%
Głucholazy	26,17%	18,69%	2,80%	52,34%
Grodków	30,19%	24,53%	11,32%	33,96%
Kietrz	26,32%	27,63%	2,63%	43,42%
Korfantów	21,74%	34,78%	17,39%	26,09%
Lubrza	43,24%	29,73%	10,81%	16,22%
Łambinowice	28,57%	40,00%	5,71%	25,71%
Nysa	24,34%	23,31%	9,64%	42,89%
Otmuchów	22,73%	27,27%	9,09%	40,91%
Paczków	21,24%	23,68%	16,67%	38,60%
Prudnik	21,05%	23,68%	11,48%	43,86%
Skoroszyce	16,22%	21,62%	16,22%	45,95%
Razem	25,13%	24,29%	9,81%	40,78%

Źródło: Opracowanie własne.

Blisko połowa podróżujących komunikacją miejską wybiera ją z powodu braku prawa jazdy lub braku własnego środka transportu. Na brak prawa jazdy najczęściej wskazywali mieszkańcy Lubrzy (43,24%), a najrzadziej Skoroszyce (16,22%). Drugi w kolejności powód, czyli brak własnego środka transportu, najczęściej był wybierany w Łambinowicach (40,00%), a najrzadziej w Branicach (17,78%). Jako kolejny ważny powód wskazywano wysokie koszty utrzymania własnego środka transportu – najczęściej miało to miejsce w Korfantowie (17,39%), a najrzadziej w Kietrzu (2,63%).

Kolejna tabela prezentuje determinanty wyboru własnego środka transportu w codziennych podróżach. Wyniki przedstawiono w podziale na poszczególne gminy.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 27 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu – w podziale na gminy

	Wygoda podróżowania własnym środkiem transportu	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	Pozostałe
Biała	30,53%	29,47%	11,58%	28,42%
Branice	24,21%	28,42%	12,63%	34,74%
Głubczyce	18,29%	19,17%	20,35%	42,18%
Głucholazy	25,66%	27,88%	12,39%	34,07%
Grodków	26,24%	27,30%	13,12%	33,33%
Kietrz	22,48%	27,91%	16,28%	33,33%
Korfantów	38,79%	47,41%	6,03%	7,76%
Lubrza	31,82%	29,55%	6,82%	31,82%
Łambinowice	30,14%	32,88%	16,44%	20,55%
Nysa	47,60%	22,12%	10,58%	19,71%
Otmuchów	31,36%	41,53%	10,17%	16,95%
Paczków	33,04%	30,36%	18,75%	17,86%
Prudnik	27,65%	22,45%	12,06%	37,84%
Skoroszyce	25,81%	22,58%	16,13%	35,48%
Razem	30,05%	26,46%	13,33%	30,17%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa ilość mieszkańców wskazała wygodę podróżowania własnym środkiem transportu (30,05%), następnym powodem był brak dobrego połączenia komunikacją publiczną (26,46%) oraz długi czas oczekiwania na komunikację publiczną (13,33%). Na wygodę podróżowania, jako główny powód wybierania własnego środka transportu w codziennych podróżach, najwięcej mieszkańców wskazało w Nysie (47,60%), a najmniej w Głubczycach (18,29%). Następny powód, czyli brak dobrego połączenia komunikacją publiczną, najwięcej osób wskazało w Korfantowie (47,41%), a najmniej w Głubczycach (19,17%). Ostatni z ważniejszych powodów to długi czas oczekiwania na komunikację publiczną,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

dotyczy to najczęściej mieszkańców Głubczyc (20,35%), a najrzadziej – Korfantowa (6,03%).

Poniższa tabela prezentuje czynniki, które generują problemy z dostępnością do publicznego transportu, które są przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych w poszczególnych gminach.

Tabela 28 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu, będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych – w podziale na gminy

	Brak dobrego połączenia	Długi czas oczekiwania	Wysokie koszty	Pozostałe
Biała	4,00%	3,40%	4,35%	3,94%
Branice	2,95%	3,40%	3,89%	3,75%
Głubczyce	7,99%	14,60%	10,07%	14,20%
Głucholazy	10,85%	9,00%	13,27%	7,50%
Grodków	13,70%	16,81%	15,79%	15,48%
Kietrz	4,47%	5,77%	5,49%	4,64%
Korfantów	5,71%	2,21%	0,23%	0,99%
Lubrza	2,57%	1,70%	5,95%	1,08%
Łambinowice	3,62%	3,06%	3,89%	3,06%
Nysa	15,13%	17,15%	11,44%	14,79%
Otmuchów	5,80%	2,04%	2,97%	1,58%
Paczków	5,04%	3,90%	3,43%	2,37%
Prudnik	15,03%	11,38%	14,87%	21,99%
Skoroszyce	3,14%	5,60%	4,35%	4,64%
Razem	34,00%	19,06%	14,14%	32,80%

Źródło: Opracowanie własne.

Największą przeszkodą wskazywaną przez mieszkańców jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problemатyczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Jako najważniejszy czynnik generujący problemy z dostępnością do publicznego transportu, mieszkańcy wybrali brak dobrego połączenia – najwięcej tego typu odpowiedzi padło w Nysie (15,13%), a najmniej w Lubrzy (2,57%). Długi czas oczekiwania był najczęściej wybierany w Nysie (17,15%), a najrzadziej w Lubrzy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

(1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie(15,79%), a najrzadziej w Korfantowie (0,23%).

Poniżej przedstawiono deklaracje osób przemieszczających się pieszo i własnym środkiem transportu dotyczące czynników, które mogłyby wpłynąć na zmianę przez nich środka transportu na transport zbiorowy.

Tabela 29 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy – w podziale na gminy

	Częstsze kursowanie komunikacji publicznej	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu publicznego	Niższe koszty podróży transportem publicznym	Pozostałe
Biała	28,57%	29,67%	17,58%	24,18%
Branice	30,00%	5,00%	15,00%	50,00%
Głubczyce	23,09%	2,47%	8,07%	66,37%
Głucholazy	35,13%	21,86%	15,41%	27,60%
Grodków	32,33%	25,67%	10,33%	31,67%
Kietrz	23,23%	19,35%	12,90%	44,52%
Korfantów	57,30%	28,09%	3,37%	11,24%
Lubrza	32,56%	27,91%	23,26%	16,28%
Łambinowice	36,67%	20,00%	16,67%	26,67%
Nysa	25,70%	35,94%	8,43%	29,92%
Otmuchów	39,26%	31,85%	14,07%	14,81%
Paczków	34,21%	39,47%	4,39%	21,93%
Prudnik	15,84%	50,17%	8,25%	25,74%
Skoroszyce	22,22%	22,22%	15,56%	40,00%
Razem	28,39%	25,80%	10,76%	35,05%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa liczba mieszkańców wskazała, że czynnikiem, który zachęciłby ich do zaczęcia korzystania z komunikacji publicznej, jest częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych). Aż 25,80% osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Ilość ankietowanych, którą częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu, jest największa w Korfantowie (57,30%), a najmniejsza – w Prudniku (15,84%).

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W Prudniku najwięcej (50,17%), a w Głubczycach najmniej (2,47%) osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Niższe koszty podróży transportem publicznym najczęściej wskazywano w Lubrzy (23,26%), a najrzadziej w Korfantomie (3,37%).

Ostatnia tabela prezentuje czynniki, które mogłyby wpłynąć na zmianę środka transportu, używanego dotychczas przez ankietowanych, na transport rowerowy.

Tabela 30 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – w podziale na gminy

	Nic nie skłoni mnie do korzystania z transportu rowerowego	Budowa ścieżek rowerowych	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	Pozostałe
Biała	41,38%	17,24%	4,60%	36,78%
Branice	8,65%	24,04%	14,42%	52,88%
Głubczyce	7,95%	23,85%	17,74%	50,46%
Głuchołazy	38,56%	17,80%	8,90%	34,75%
Grodków	19,10%	21,19%	13,73%	45,97%
Kietrz	12,76%	22,96%	15,82%	48,47%
Korfantów	38,05%	18,58%	18,58%	24,78%
Lubrza	65,63%	9,38%	3,13%	21,88%
Łambinowice	48,05%	11,69%	9,09%	31,17%
Nysa	31,49%	18,60%	13,08%	36,83%
Otmuchów	26,40%	30,90%	25,28%	17,42%
Paczków	21,47%	20,25%	23,93%	34,36%
Prudnik	20,49%	18,71%	12,03%	48,78%
Skoroszyce	19,35%	19,35%	11,83%	49,46%
Razem	24,36%	20,48%	14,48%	40,69%

Źródło: Opracowanie własne.

Największa część osób wskazała, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu rowerowego (24,36% osób). Mieszkańcy zauważają konieczność budowy ścieżek rowerowych (20,48% osób) oraz zwracają uwagę na znaczenie jakie ma wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem (14,48% mieszkańców). Do tego, że nic ich nie skłoni do zmiany środka transportu na transport rowerowy, najwięcej ankietowanych przekonanych jest w Lubrzy (65,63%), a najmniej w Głubczycach (7,95%). Budowę ścieżek rowerowych najwięcej osób wskazało w Otmuchowie



(30,90%), a najmniej w Lubrzy (9,38%). Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem najczęściej wskazywali mieszkańcy Otmuchowa (25,28%), a najrzadziej – Lubrzy (3,13%).

2.10.2. Badanie wśród pracowników zakładów pracy znajdujących się na terenie OF PN 2020

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 3 337 pracowników/ respondentów. Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Poniższa tabela prezentuje formy przemieszczania się mieszkańców na trasie dom-praca-dom.

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 31 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
Samochodem	56,55%
Pieszo	28,95%
Autobusem	10,40%
Rowerem	3,46%
Pociągiem	0,35%
Motocyklem	0,17%
Skuterem	0,12%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego zestawienia jasno wynika, że jako środek transportu w codziennych dojazdach do pracy najczęściej wybierany jest samochód 56,55%. Aż 28,95% osób do pracy chodzi pieszo, a tylko 10,40% dojeżdża autobusem.

Tabela 32 Czas trwania codziennej podróży do pracy

Czas trwania podróży	Udział (%)
Do 20 min	75,49%
21-40 min	20,72%
41-60 min	2,79%
61-90 min	0,59%
91-120 min	0,26%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas trwania podróży	Udział (%)
Ponad 120 min	0,15%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość pracowników dojeżdża do pracy w czasie krótszym niż 21 minut (75,49%). Dla 20,72% osób dojazd do pracy trwa od 21 do 40 minut, natomiast tylko 2,79% pracowników potrzebuje w tym celu od 41 do 60 minut.

Poniższe tabele prezentują akceptowalny przez mieszkańców czas dojścia na przystanki zlokalizowane w centrum jak i na peryferiach oraz preferowaną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 33 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	W centrum	Poza centrum
Do 5 min	62,05%	29,84%
Do 10 min	28,38%	43,41%
Do 15 min	7,59%	17,44%
Do 20 min	1,65%	8,14%
Więcej	0,33%	1,16%
Razem	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% mieszkańców – do 15 minut.

Zaś w przypadku przystanków zlokalizowanych na peryferiach, najwięcej mieszkańców (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut. Dla 29,84% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem obecnym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie rozlokowana odpowiednio gęsto, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.

Tabela 34 Preferowana częstotliwość kursowania

Czas	W centrum	Na peryferiach
Co 10 min	13,61%	1,03%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Czas	W centrum	Na peryferiach
Co 15 min	18,37%	7,24%
Co 20 min	22,45%	11,72%
Co 30 min	25,51%	27,24%
Co 45 min	5,44%	21,72%
Co 60 min	9,18%	20,34%
Do 2 h	4,76%	9,66%
Rzadziej	0,68%	1,03%
Razem	100,00%	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższych danych wynika, że około jedna czwarta mieszkańców oczekuje częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej nie rzadszej niż 30 minut, zarówno w centrum jak i na peryferiach. Nieco mniej osób chciałoby, aby odjazdy odbywały się co 20 minut w centrum i co 45 minut na peryferiach. Blisko 20% osób oczekuje kursowania pojazdów w centrum z częstotliwością 15-minutową. Zaś ponad 20% respondentów oczekuje, że dla przystanków zlokalizowanych poza centrum czas ten nie będzie przekraczał 60 minut.

Poniższa tabela prezentuje najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór określonego środka transportu.

Tabela 35 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór określonego środka transportu

Czynniki wpływające na poprawę atrakcyjności transportu publicznego		Przyczyny nieprzemieszczania się komunikacją publiczną		Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do pracy	
Częstsze kursowanie	67,56%	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	64,67%	Budowa ścieżek rowerowych	65,07%
Niższe koszty podróży	59,65%	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	46,66%	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem	57,33%
Krótszy czas przejazdu	40,95%	Wysokie koszty komunikacji publicznej	37,55%	Mogę korzystać z roweru tylko przy dobrej pogodzie	56,02%

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Dla osób dojeżdżających do pracy najważniejsze są: częste kursowanie pojazdów komunikacji, niższe koszty transportu i krótszy czas przejazdu. Ważnymi czynnikami są również wzrost bezpieczeństwa podróży, wygoda płatności, poprawa punktualności oraz lepszy tabor. Najczęstszymi przyczynami nieprzemieszczania się komunikacją publiczną są: brak dobrego połączenia komunikacyjnego, długi czas oczekiwania oraz wysokie koszty podróży. Bardzo duże znaczenie mają także aspekty społeczne – prawie 30% użytkowników samochodów osobowych wybiera ten środek transportu z uwagi na to, że czuje się dzięki niemu bardziej wyróżniona. Na zmianę przez mieszkańców dotychczasowego środka transportu na rower, podczas codziennych dojazdów do pracy, wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem, utworzenie bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów. Prawie 40% osób nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru podczas codziennych dojazdów do pracy.

2.10.3. Badanie wśród uczniów szkół znajdujących się na terenie OF PN 2020

Przeprowadzone badanie dotyczyło preferencji wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych i przeprowadzone zostało w formie wywiadów (IDI) na próbie 4 288 uczniów/ respondentów. Ankieta miała charakter anonimowy, a jej celem było zebranie opinii na temat stanu przestrzeni komunikacyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Poniższa tabela prezentuje formy przemieszczania się uczniów na trasie dom-szkola-dom.

Tabela 36 Wybierane środki transportu

Podróż	Udział (%)
Autobusem	50,09%
Pieszo	34,28%
Samochodem	14,14%
Pociągiem	0,83%
Rowerem	0,49%
Motocyklem	0,09%
Skuterem	0,08%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższego podziału wynika, że najczęściej wybieranym przez uczniów środkiem transportu jest autobus – dla 50,09% osób. 34,28% uczniów do szkoły chodzi pieszo, a 14,14% jest dowożonych samochodem.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 37 Czas trwania codziennej podróży do szkoły

Czas trwania podróży	Udział (%)
Do 20 min	58,51%
21-40 min	31,54%
41-60 min	8,16%
61-90 min	1,04%
91-120 min	0,33%
Ponad 120 min	0,42%
Razem	100,00%

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość uczniów (58,51%) podróżuje do szkoły nie dłużej niż 20 minut. 31,54% uczniów dojazd do szkoły zajmuje od 21 do 40 minut, natomiast tylko 8,16% uczniów na dojazd potrzebuje od 41 do 60 minut.

Poniższe tabele prezentują akceptowalny przez uczniów czas dojścia na przystanki zlokalizowane w centrum jak i na peryferiach oraz preferowaną częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Tabela 38 Akceptowalny czas dojścia na przystanek

Czas	W centrum	Na peryferiach
Do 5 min	56,22%	36,76%
Do 10 min	30,88%	40,54%
Do 15 min	9,25%	16,79%
Do 20 min	3,45%	5,31%
Więcej	0,20%	0,60%
Razem	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (56,22%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich był krótszy niż 5 minut. Dla 30,88% akceptowalny jest czas nieprzekraczający 10 minut, a 9,25% uczniów nie chce, aby droga ta zajęła im więcej jak 15 minut.

Zaś w przypadku przystanków usytuowanych na peryferiach, najwięcej osób (40,54%) akceptuje czas dojścia do przystanku nieprzekraczający 10 minut. Dla 36,76% uczniów akceptowalny czas wynosi maksymalnie 5 minut, natomiast dla

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

16,79% – 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem aktualnym. Oznacza to, że obecna sieć przystanków jest odpowiednio gęsto rozlokowana i ten aspekt komunikacji zbiorowej nie wymaga większych zmian.

Poniższa tabela prezentuje najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór przez uczniów określonego środka transportu.

Tabela 39 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór przez uczniów określonego środka transportu

Czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego		Przyczyny nieprzemieszczania się komunikacją publiczną		Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na rower w codziennych dojazdach do szkoły	
Częstsze kursowanie	59,01%	We własnym środku transportu czuję się bardziej wyróżniony	32,44%	Nic nie skłoni mnie do korzystania z roweru	62,16%
Niższe koszty podróży	49,73%	Brak dobrego połączenia komunikacją publiczną	23,50%	Budowa ścieżek rowerowych	39,43%
Poprawa punktualności	40,78%	Długi czas oczekiwania na komunikację publiczną	20,86%	Bezpieczne miejsca parkingowe dla rowerów	36,57%

Źródło: Opracowanie własne.

Z powyższej tabeli wynika, że najważniejsze dla uczniów są: częste kursowanie komunikacji, niższe koszty transportu, poprawa punktualności kursów oraz lepsza jakość taboru. Ważnymi czynnikami są również: wzrost bezpieczeństwa podróży, krótszy czas przejazdu i wygoda płatności. Najczęstszą przyczyną nieprzemieszczania się komunikacją publiczną jest fakt, że uczniowie we własnym środku transportu czują się bardziej wyróżnieni. Jednak dla tej samej ilości respondentów ten fakt nie ma żadnego znaczenia. Innymi powodami są także: brak dobrego połączenia komunikacją publiczną oraz długi czas oczekiwania na połączenie, a także niski komfort podróży i kiepska infrastruktura. Na zmianę w codziennych dojazdach do szkoły dotychczasowego środka transportu na rower, wpłynęłyby przede wszystkim: budowa ścieżek rowerowych, utworzenie bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów oraz wzrost bezpieczeństwa poruszania się rowerem. Ponad połowa osób nie jest w ogóle zainteresowana korzystaniem z roweru w codziennych dojazdach do szkoły.



Wnioski do badań preferencji mieszkańców dotyczących wyboru środka transportu wraz z oceną rangi postulatów przewozowych, przeprowadzonych w gospodarstwach domowych, szkołach i zakładach pracy na terenie OF PN 2020. Komunikację publiczną cechuje niska częstotliwość kursowania.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Blisko 70% mieszkańców gospodarstw domowych wskazuje na to, że komunikacja publiczna kursuje co 2 godziny i rzadziej.
2. Osoby młode (uczniowie) wskazują na potrzebę częstszego kursowania komunikacji publicznej. Wynika to z ich potrzeby większej mobilności.
3. Ponad 50% osób korzystających z transportu publicznego wskazuje problemy z dostępnością do tego rodzaju usług (brak dobrego połączenia i niska częstotliwość kursowania pojazdów). Czynniki te stanowią przeszkodę w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych.
4. Blisko połowa ankietowanych wskazuje, że w codziennych dojazdach do pracy posługuje się transportem publicznym ze względu na brak prawa jazdy bądź brak własnego środka transportu. Osoby te są więc poniekąd zmuszone do korzystania z transportu publicznego (brak alternatywy).
5. Duży udział podróży pieszych wśród osób pracujących (28,95% osób) świadczyć może o podejmowaniu pracy blisko miejsca zamieszkania. Sytuacja taka może (choć nie musi) wynikać z ograniczonej dostępności do transportu zbiorowego.
6. Nieco ponad 86% mieszkańców gospodarstw domowych wskazuje, że czas dojścia do przystanku komunikacji publicznej zajmuje im maksymalnie 10 minut. Świadczy to o stosunkowo dobrym rozlokowaniu miejsc, w których zatrzymują się autobusy.
7. Najczęściej wybieranym przez mieszkańców środkiem transportu jest samochód. Ponad 25% mieszkańców deklaruje, że nigdy nie przesiądzie się na transport publiczny.

Poniżej zaprezentowano obszary, które zostały wskazane przez mieszkańców poszczególnych gmin jako konieczne do modernizacji.

Tabela 40 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji

Gmina	Transport publiczny	Drogi	Ścieżki rowerowe	Chodniki	Parkingi
Biała	8,3%	27,8%	16,5%	27,2%	20,2%
Branice	13,9%	26,7%	23,3%	25,6%	10,5%
Głubczyce	5,3%	31,0%	24,4%	24,7%	14,5%
Głuchołazy	16,9%	21,6%	20,4%	25,9%	15,3%
Grodków	18,0%	15,9%	30,9%	18,5%	16,6%



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Transport publiczny	Drogi	Ścieżki rowerowe	Chodniki	Parkingi
Kietrz	13,5%	28,0%	19,8%	28,0%	10,7%
Korfantów	16,5%	24,8%	20,9%	22,4%	15,4%
Lubrza	13,3%	30,7%	20,4%	24,1%	11,5%
Łambinowice	20,5%	32,5%	19,7%	14,9%	12,4%
Nysa	17,3%	22,5%	19,0%	21,8%	19,3%
Otmuchów	16,4%	24,6%	23,7%	21,3%	14,0%
Paczków	14,5%	23,6%	23,1%	22,8%	16,0%
Prudnik	14,7%	26,5%	20,4%	24,6%	13,9%
Skoroszyce	13,0%	26,3%	19,8%	22,3%	18,5%
Suma	14,5%	25,8%	21,4%	23,3%	15,0%

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy najczęściej (25,8% osób) wskazują na konieczność modernizacji dróg, następnie (23,3% osób) chodników oraz (21,4% osób) ścieżek rowerowych. Najmniejsza potrzeba modernizacji wskazywana jest w obszarze komunikacji publicznej. Poniżej zaprezentowano także wyniki w podziale na poszczególne powiaty.

Tabela 41 Obszary wyznaczone do modernizacji w poszczególnych powiatach

	Powiat nyski	Powiat głubczycki	Powiat prudnicki
Transport publiczny	17,3%	15,3%	13,3%
Drogi	24,5%	28,2%	27,9%
Ścieżki rowerowe	21,2%	26,4%	20,8%
Chodniki	21,2%	17,5%	22,5%
Parkingi	15,8%	12,6%	15,5%
Suma końcowa	100%	100%	100%

Źródło: Opracowanie własne.

Mieszkańcy poszczególnych gmin wskazali także na obszary problemowe, które konieczne są do rozwiązania w transporcie publicznym.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 42 Obszary problemowe w transporcie publicznym – w podziale na gminy

Gmina	Rzadko kursująca komunikacja publiczna	Brak połączenia komunikacją publiczną	Nieczytelne rozkłady jazdy lub ich brak	Brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Zły stan techniczny taboru i przystanków	Zła jakość komunikacji publicznej
Baborów	33,3%	33,3%	22,2%	0,0%	11,1%	0,0%
Biała	48,3%	19,0%	3,4%	5,2%	15,5%	8,6%
Branice	62,4%	15,3%	3,5%	8,2%	7,1%	3,5%
Głogówek	83,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Głubczyce	38,0%	22,0%	10,0%	4,0%	22,0%	4,0%
Głuchołazy	33,8%	15,2%	15,2%	8,3%	10,3%	17,2%
Grodków	55,3%	31,1%	5,8%	2,9%	2,9%	1,9%
Kietrz	44,3%	13,9%	12,4%	3,1%	17,5%	8,8%
Korfantów	35,5%	32,3%	8,1%	12,9%	6,5%	4,8%
Lubrza	49,6%	15,0%	7,1%	10,6%	11,5%	6,2%
Łambinowice	39,8%	16,5%	9,7%	1,9%	25,2%	6,8%
Nysa	32,1%	14,9%	19,4%	15,7%	9,7%	8,2%
Otmuchów	45,7%	20,0%	12,4%	7,6%	6,7%	7,6%
Paczków	28,2%	19,4%	22,4%	8,2%	16,5%	5,3%
Prudnik	38,6%	16,5%	13,9%	5,1%	17,1%	8,9%
Skoroszyce	46,1%	20,6%	15,7%	2,9%	8,8%	5,9%
Razem	41,9%	18,5%	12,6%	6,8%	12,9%	7,3%

Źródło: Opracowanie własne.

Według powyższych danych największym problemem w obszarze funkcjonowania transportu publicznego jest rzadko kursująca komunikacja (41,9% osób). Opinię tę wyrazili mieszkańcy i przedsiębiorcy. Natomiast najmniej istotnym z problemów jest brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników (6,8%).

Szczegółowy raport z badań ankietowych znajduje się w **załączniku 1D Tom III – wyniki badań ankietowych, załączniku 1A Raport z badania etap I oraz załącznik 1F Opracowanie kartograficzne (mapy).**



Biurow projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

2.11. Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020

Generatory ruchu to miejsca pełniące określoną funkcję, pozostające w rozbieżności przestrzennej z najbardziej stabilnym miejscem przebywania osoby, realizującej w generatorze określony cel. Osiągnięcie celu uwarunkowane jest dokonaniem przemieszczenia się osoby. Do ważnych generatorów ruchu zlokalizowanych na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 należy zaliczyć:

- galerie handlowe, centra handlowe;
- hale targowe, targowiska miejskie;
- szkoły ponadpodstawowe;
- szkoły wyższe (publiczne i niepubliczne);
- lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne);
- lecznictwo zamknięte;
- jednostki administracji rządowej;
- jednostki administracji samorządowej;
- tereny rekreacyjne i rekreacyjno-sportowe, obiekty sportowe.

Funkcje pełnione przez generatory ruchu determinują charakter realizowanych do nich podróży. W przypadku miejsc nauki oraz zakładów pracy są to podróże o charakterze obligatoryjnym, regularnym, cyklicznym. Są one wykonywane codziennie. W przypadku urzędów, instytucji, obiektów handlowych, rozrywkowych, kulturalnych i sportowych podróże te realizowane są okazjonalnie, incydentalnie i nieregularnie.

Tabela 43 Inwentaryzacja generatorów ruchu

	Galerie handlowe, centra handlowe	Hale targowe, targowiska miejskie	Szkoły ponadpodstawowe	Szkołnictwo wyższe	Lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne)	Lecznictwo zamknięte	Jednostki administracji rządowej	Jednostki administracji samorządowej	Tereny rekreacyjno-sportowe	SUMA
Nysa	1	1	25	5	28	3	6	2	17	88
Biała	0	0	4	0	1	1	1	1	7	15
Branice	0	0	3	0	1	1	0	1	3	9
Głubczyce	0	1	13	0	11	1	5	2	11	44
Głucholazy	0	1	7	0	6	4	2	1	25	46
Grodków	1	1	15	0	5	1	2	1	13	39
Kietrz	0	1	3	0	4	2	1	1	3	15



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Galerie handlowe, centra handlowe	Hale targowe, targowiska miejskie	Szkoły ponadpodstawowe	Szkolnictwo wyższe	Lecznictwo otwarte (publiczne i niepubliczne)	Lecznictwo zamknięte	Jednostki administracji rządowej	Jednostki administracji samorządowej	Tereny rekreacyjno-sportowe	SUMA
Korfantów	0	1	1	0	5	1	1	1	10	20
Lubrza	0	1	1	0	2	0	0	1	6	11
Łambinowice	0	0	2	0	6	0	2	1	15	26
Otmuchów	0	1	5	0	4	0	1	1	8	20
Paczków	0	1	7	0	6	1	2	1	8	26
Prudnik	0	2	13	0	19	1	5	2	25	67
Skoroszyce	0	0	1	0	2	0	0	1	5	9
SUMA	2	11	100	5	100	16	28	17	156	435

Źródło: Opracowanie własne.

Na terenie całego Obszaru Funkcjonalnego znajduje się łącznie 435 obiektów sklasyfikowanych jako generatory ruchu. Najwięcej generatorów ruchu stanowią obiekty sportowo-rekreacyjne (156), zakłady leczenia otwartego (100) oraz szkoły ponadpodstawowe (100). Wśród generatorów ruchu najmniej jest galerii i centrów handlowych (2) oraz placówek edukacyjnych szkolnictwa wyższego (5).

Najwięcej, bo aż 88, generatorów ruchu znajduje się w Nysie. Niewiele mniej takich miejsc zlokalizowanych jest w Prudniku – aż 67 obiektów. Na trzecim miejscu są Głuchołazy z 46 generatorami ruchu. Najmniej, bo zaledwie 9, obiektów tego typu znajduje się w Branicach i Skoroszycach, a także w Lubrzy – tylko 11 punktów.

Lista wszystkich zidentyfikowanych generatorów ruchu znajduje się w **załączniku 1B – diagnoza strategiczna**.

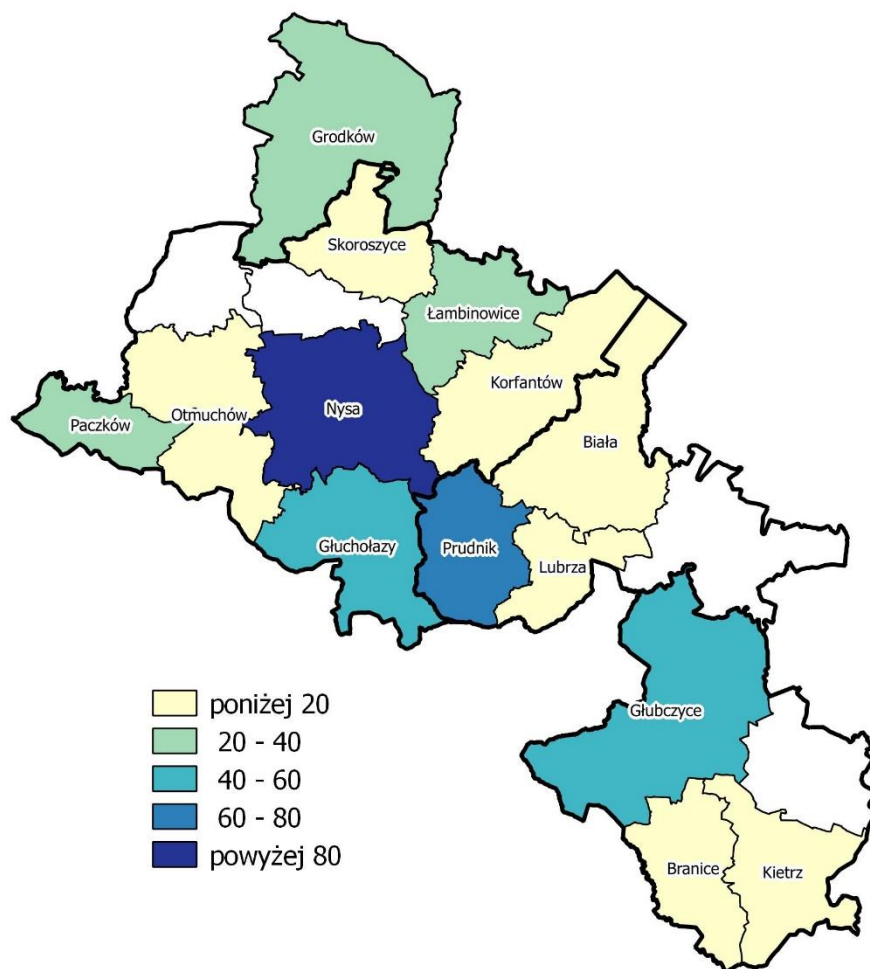


Rysunek 14 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowując można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do leczenia otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół,

jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności.

W ośrodkach o większej liczbie mieszkańców występuje większa liczba różnego typu szkół, w ośrodkach mniejszych jest ich mniej. Gimnazja znajdują się na terenie wszystkich gmin OF PN 2020. Występuje tu zróżnicowana liczba szkół średnich (w zależności od wielkości gminy), co może utrudnić dostęp do szkolnictwa młodzieży pochodzącej z mniejszych gmin jednostek administracyjnych. Nysa jest jedynym ośrodkiem na terenie Obszaru Funkcjonalnego, w którym występuje szkolnictwo wyższe.

Istnieje niewiele źródeł informacji dotyczących generatorów ruchu na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Braki w informacji dotyczą przede wszystkim miejsc dostępu do lecznictwa otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku: brak lub niedostateczna informacja o parkach miejskich na terenie gmin OF PN 2020, niewystarczające informacje dotyczące ścieżek rowerowych.

Warto dodać, że w wielu gminach można spotkać otwarte siłownie jako miejsce rekreacji i wypoczynku. Dodatkowo OF PN 2020 znajduje się w malowniczo położonych terenach Parku Krajobrazowego Góry Opawskie oraz okolic Nysy Kłodzkiej. W przeważającej większości gmin można spotkać boiska i „Orliki”, które pełnią funkcję miejsc do aktywnego wypoczynku dzieci i młodzieży.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3. Studium Komunikacyjne

3.1. Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru OF PN 2020

Rozpoznanie uwarunkowań dotyczących kształtowania przyszłości komunikacyjnej OF PN 2020 wymaga ustalenia zbioru oddziaływań, jakie generować mogą różne podmioty, instytucje, trendy oraz zjawiska. Składają się na to zarówno wpływy zewnętrzne, (wynikające z decyzji i zachowań podmiotów zewnętrznych warunkujących funkcjonowanie transportu na terenie OF PN 2020 – władze regionu, władze rządowe itp.), jak i skutki podejmowanych działań wewnętrznych odnośnie rozwoju komunikacji obszaru. Rozpoznanie takiego można dokonać stosując analizę SWOT, w ramach której wyróżnia się cztery grupy czynników strategicznych:

Analizę SWOT opracowano dla trzech podsystemów transportowych. Źródłem danych były wyniki prac przeprowadzonych w toku badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami oraz pogłębiona analiza ekspercka zgromadzonych danych.

W poniższych tabelach przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane dla trzech głównych systemów transportowych oraz macierzowe zestawienie wyników. W opracowaniu uwzględniono jedynie te kwestie, na które wpływ mają gminy i powiaty zrzeszone w ramach Partnerstwa Nyskiego.

TRANSPORT DROGOWY	
SIŁY	SŁABOŚCI
• Potencjał turystyczny obszaru. • Rolniczy charakter obszaru. • Występowanie wysokiej klasy gleb oraz znacząca lesistość obszaru. • Położenie Partnerstwa Nyskiego na skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych w układzie wschód-zachód. • Wykształcona sieć powiązań drogowych o różnych funkcjach i różnym znaczeniu. • Sieć znaczących dróg wojewódzkich na obszarze Partnerstwa. • Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa. • Dobre drogowe połączenia ze stolicą województwa (Opolem) oraz pomiędzy głównymi miastami	• Starzenie się społeczeństwa. • Odpływ ludzi młodych i wykształconych do dużych ośrodków miejskich. • Duże bezrobocie. • Mała gęstość zaludnienia. • Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek. • Zły stan dróg powiatowych i gminnych, zarówno pod względem parametrów jak i stanu nawierzchni. • Znaczny odsetek dróg gruntowych sklasyfikowanych w kategorii dróg gminnych. • Zły stan dróg transportu rolnego. • Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TRANSPORT DROGOWY	
Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami. Dobre drogowe połączenia z autostradą A4.	- Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych i postojowych w miastach Partnerstwa. - Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń. - Brak obwodnicy Kietrza. - Niezadowalający stan obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów). - Niskie nakłady przeznaczone na rozwój i utrzymanie sieci dróg wszystkich kategorii – ograniczone budżety na realizację inwestycji.
SZANSE	ZAGROŻENIA
- Przebieg przez województwo i część Partnerstwa III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN-T (autostrada A4). - Atrakcyjne położenie Partnerstwa na pograniczu polsko-czeskim. - Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich. - Istnienie Nyskiej Strefy Ekonomicznej. - Istnienie „Grodzkiej Podstrefy - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK”. - Nysa ośrodkiem szkolnictwa wyższego.	- Zwiększenie ilości pojazdów na drogach, co powoduje powstanie zjawiska kongestii. - Zwiększający się ruch samochodowy. - Zły stan dróg powoduje zwolnienie tempa rozwoju gospodarczego obszaru Partnerstwa oraz zmniejszenie jego atrakcyjności dla inwestorów i turystów. - Zagrożenie dla środowiska, spowodowane przeciążeniem ruchu drogowego. - Wzrost liczby wypadków drogowych, spowodowany złym stanem dróg. - Brak połączeń drogowych do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41. - Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji. - Brak wystarczających środków finansowych na inwestycje, remonty oraz bieżące utrzymanie dróg. - Brak wypracowanych polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

TRANSPORT DROGOWY

- Duże ośrodki przemysłowe w Opolu i Wrocławiu – konkurencja w przyciąganiu inwestorów.

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki przeprowadzonej analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego wykazują na dominującą pozycję strategii agresywnej (SO maxi-maxi). Strategia ta dąży do wykorzystania szans pojawiających się w otoczeniu Partnerstwa, tak, aby bazując na mocnych stronach Partnerstwa, rozwijać infrastrukturę drogową.

Włodarze OF PN 2020, doceniając zalety swojego położenia i atuty posiadanej infrastruktury drogowej, mogą rozważać podejmowanie ambitnych przedsięwzięć infrastrukturalnych, gdyż sprzyjają ku temu zewnętrzne uwarunkowania – np. możliwość zewnętrznego finansowania projektów, występowanie terenów inwestycyjnych czy przebieg autostrady A4.

Tabela 44 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	57	8
SŁABOŚCI (W)	36	36

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami w obszarze transportu drogowego są:

- Wykształcona sieć dogodnych powiązań drogowych o różnych funkcjach i znaczeniu.
- Dobre drogowe połączenia z Opolem oraz pomiędzy głównymi miastami Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami – a autostradą A4.
- Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa.

Do głównych słabości w obszarze komunikacji publicznej należą:

- Zły stan technicznych dróg gminnych i powiatowych na terenie Partnerstwa.
- Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.
- Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

SIŁY	SŁABOŚCI
- Obszar Partnerstwa Nyskiego obsługiwany głównie przez: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg. - Duży rynek przewoźników prywatnych na obszarze Partnerstwa. - Istnienie komunikacji miejskiej w Nysie i Prudniku. - Lokalnie występujące porozumienia w sprawie komunikacji publicznej np. pomiędzy MZK Nysa i gminą Otmuchów oraz współpraca pomiędzy przewoźnikami PKS Głubczyce i PKS Racibórz w zakresie wzajemnego honorowania biletów. - Możliwość łatwego rozbudowania infrastruktury punktowej. - Zawarcie porozumienia powiatu nyskiego z gminą Pakosławice i gminą Skoroszyce w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego	- Niedostosowana do potrzeb mieszkańców liczba połączeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami regionalnymi i pomiędzy ośrodkami regionalnymi a stolicą regionu: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole. - Niska częstotliwość kursowania na analizowanym obszarze autobusów PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Prudnik. - Niedostosowanie rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania dużych zakładów pracy na terenie OF PN. - Niska jakość taboru⁷ (w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych, mały udział pojazdów niskoemisyjnych i energooszczędnych). - Brak integracji między różnymi środkami transportu – brak centrów przesiadkowych. - Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego. - Brak synchronizacji pomiędzy rozkładami jazdy różnych przewoźników. - Brak wspólnych biletów MZK + PKS, MZK + kolej, PKS + kolej, PKS + prywatny przewoźnik. - Zły stan techniczny większości wiat przystankowych lub ich brak. Brak wyposażenia wiat w schemat przebiegu linii oraz w elementy małej architektury, takiej jak ławki i kosze na śmieci. - Na niektórych przystankach brakuje rozkładów jazdy, a na pozostałych są one nieczytelne i niezrozumiałe.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

⁷ Uwaga ta nie dotyczy taboru MZK Nysa.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

	• Duże bezrobocie. • Mała gęstość zaludnienia. • Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.
SZANSE	ZAGROŻENIA
• Możliwość rozszerzenia obszaru działania MZK Nysa na gminy ościennie. • Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów. • Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych. • Modernizacja połączeń kolejowych z Opolem i Wrocławiem • Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei. • Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.	• Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji PKS. • Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej. • Zmniejszający się popyt na usługi komunikacji publicznej – na skutek zmian demograficznych oraz zmian preferencji ludności. • Rosnący ruch samochodowy oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu – głównie samochodu. • Ograniczenia w kursowaniu kolei na terenie Partnerstwa. • Widoczna konkurencja pomiędzy prywatnymi przewoźnikami a PKS, objawiająca się w zbliżonych godzinach odjazdu/przyjazdu pojazdów. • Możliwy brak woli współpracy pomiędzy różnymi przewoźnikami.

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki analizy SWOT dla podsystemu komunikacja publiczna wskazują na strategię defensywną (WT mini-maxi), co oznacza próbę minimalizowania słabości i zagrożeń. W środowisku gospodarczym w ramach tej strategii rozważać można następujące postępowania:

- stopniowe wycofywanie się przedsiębiorstwa z rynku,
- połączenie z innym przedsiębiorstwem,
- redukcja kosztów tak aby zyskać więcej czasu i czekać na pojawienie się korzystniejszych okoliczności w przyszłości lub przeczekanie złego okresu i odbudowa zasobów w lepszym okresie,
- zaprzestanie inwestowania.

W przypadku OF PN 2020 realizacja tej strategii jest bardzo trudna, gdyż komunikację publiczną obszaru cechuje występowanie wielu słabości, które dodatkowo pogłębiają realne zagrożenia. Racjonalną strategią dla Partnerstwa może



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

być próba podejmowania wspólnych inicjatyw i porozumień, które z jednej strony będą dążyły do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, a z drugiej strony będą obniżały koszty jego funkcjonowania. Inną możliwą koncepcją działania, zbieżną z politykami UE jest integracja różnych gałęzi transportu. W przypadku OF PN możliwa jest integracja kolei i komunikacji autobusowej. Integracja powinna odbyć się w trzech płaszczyznach – czasowej, biletowej oraz przestrzennej, poprzez uruchomienie węzłów i centrów przesiadkowych.

Tabela 45 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	58	8
SŁABOŚCI (W)	11	102

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami w obszarze komunikacji publicznej obszaru jest:

- Występowanie dużych przewoźników publicznych – PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg, MZK Nysa, Arriva Sp. z o.o. – świadczących usługi publiczne.
- Występowanie na rynku dużej liczby przewoźników komercyjnych – Euro Bus, Auto Fan, Bus Głucholazy, Trans Ekspres, NyskiBus.pl, Bus do Twierdzy Rycerz.
- Pozytywne praktyki dotyczące podejmowania porozumień w sprawie funkcjonowania komunikacji publicznej na obszarze Partnerstwa.

Natomiast do głównych słabości w obszarze komunikacji publicznej należą:

- Niska częstotliwość kursowania komunikacji na obszarze Partnerstwa.
- Brak dostępności komunikacyjnej obszarów peryferyjnych względem stolicy województwa i dużych ośrodków regionalnych oraz nieadekwatna liczba kursów na trasach: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole.
- Niska jakość taboru i infrastruktury przystankowej.

INFRASTRUKTURA ROWEROWA	
SIŁY	SŁABOŚCI
• Ekologiczny charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportowych. • Duży potencjał rekreacyjny obszaru OF PN 2020.	• Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych. • Brak ścieżek rowerowych pomiędzy gminami a ich sołectwami.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

- Występowanie załączkowej infrastruktury rowerowej w gminach OF PN – widoczne ścieżki rowerowe.

- Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.
- Stosowanie lokalnych systemów oznakowania tras i ścieżek rowerowych.

SZANSE

- Możliwość przejęcia przez gminy terenów nieczynnych linii kolejowych i zagospodarowania ich na ścieżki rowerowe – na wzór gminy Grodków.
- Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu.
- Możliwość spójnego uzupełniania istniejącej sieci ścieżek rowerowych na terenie partnerstwa poprzez budowę nowych ciągów.
- Przyjęcie przez wszystkich Partnerów jednolitego standardu oznakowania tras rowerowych.
- Możliwość dojścia do porozumienia z Lasami Państwowymi w zakresie wyznaczenia leśnych ścieżek rowerowych.
- Wzrost świadomości ekologicznej.
- Globalne bogacenie się ludności.
- Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych, w tym środków unijnych.

ZAGROŻENIA

- Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras rowerowych.
- Brak środków finansowych i zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów.

Wyniki analizy SWOT w obszarze infrastruktury rowerowej wykazują na dominującą pozycję strategii agresywnej (SO maxi-maxi), polegającej na wykorzystywaniu szans, które generuje najbliższe otoczenie celem wzmocnienia własnych sił. Podsystem cechuje się dużą ilością szans, które warto przekuć w mocne strony. Partnerstwo zatem powinno dążyć do wzbogacania infrastruktury rowerowej, gdyż są ku temu sprzyjające warunki.

Ponadto strategia ta jest zbieżna z oczekiwaniami i potrzebami mieszkańców, którzy oczekują pozytywnych zmian w infrastrukturze rowerowej obszaru, które powinny polegać na budowie nowych dróg rowerowych.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 46 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	40	2
SŁABOŚCI (W)	10	8

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami w obszarze infrastruktury rowerowej są:

- Duży potencjał turystyczny obszaru.
- Występowanie załączkowej infrastruktury oraz aprobaty społecznej na realizację dalszych inwestycji.
- Natomiast do głównych słabości w obszarze infrastruktury rowerowej należą:
- Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych
- Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Podsumowując otrzymane wyniki analizy SWOT, najbardziej prawdopodobną i realną orientacją rozwojową dla obszaru Partnerstwa Nyskiego jest strategia agresywna (SO). Wyniki pokazują, że należy podejmować ambitne przedsięwzięcia rozwojowe, gdyż w najbliższym czasie można spodziewać się dobrych warunków dla ich realizacji – m.in. możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców, moda na zdrowy i aktywny tryb życia. Ponadto regulacje unijne koncentrują się wokół usprawnienia mobilności i integracji różnych środków transportu na obszarze UE. W tym celu wsparcie finansowe będzie kierowane na rozwój komunikacji publicznej, w tym szynowej, oraz na rozwój infrastruktury rowerowej.

Natomiast działaniem, które należy wdrożyć w ramach realizowania strategii defensywnej, wydaje się być podejmowanie wspólnych inicjatyw i porozumień na rzecz rozwoju komunikacji publicznej oraz integracja różnych gałęzi transportu. W przypadku OF PN możliwa jest integracja kolei i komunikacji autobusowej, jednak pełna integracja w trzech wymiarach będzie bardzo czasochłonna i będzie wymagała dużych nakładów finansowych. Strategia defensywna jest strategią trudną, gdyż pomimo eliminacji wewnętrznych słabości, trzeba też ograniczać zagrożenia.

3.2. Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020

3.2.1. Komunikacja publiczna

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Na podstawie przeprowadzonych do

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

tej pory analiz zdefiniowano następujące **braki w systemie komunikacji publicznej**:

Tabela 47 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej

Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.

Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę.

Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.

W przeprowadzonych badaniach uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.

Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.

Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.

Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.

Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych.

Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.

Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.

Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.

Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.

Wąskie gardła w sieci drogowej, m.in. kolizyjne skrzyżowania z liniami kolejowymi.

Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch osobowy i stacji

kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe (poza obszarem wyznaczania rekomendacji strategicznych)

Źródło: Opracowanie własne.

Powstałe braki doprowadziły do zidentyfikowania **problemów rozwojowych** (problemy rozwojowe, które zdefiniowano dla komunikacji publicznej dotyczą również komunikacji drogowej):

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. niesprawny (niedostosowany do popytu) system transportowy stanowić może zasadniczą barierę dla rozwoju każdej jednostki osadniczej. Chodzi tutaj zarówno o połączenia wewnątrz jednostki, jak i zewnętrzne. Transport jest jednym z głównych czynników rozwojowych. Jeżeli system transportowy na danym terenie nie będzie wyprzedzał rozwoju społeczno-gospodarczego nie będzie on stymulantą rozwoju.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, dostępność do kluczowych węzłów komunikacyjnych.
- Izolacja terenów nieposiadających dogodnych połączeń komunikacyjnych grożąca marginalizacją społeczności lokalnej. Skutki uboczne marginalizacji potęgowane są przez szybki rozwój społeczno-gospodarczy gmin posiadających sprawny system transportowy.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka usługowego czy turystycznego w skali regionu. Niedostosowany do potrzeb system transportowy sprawi, że znaczenie obszaru będzie marginalizowane.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu ze względu na ograniczoną możliwość oszacowania czasu przemieszczania się. W pewnych sytuacjach, gdzie dostęp do komunikacji publicznej jest utrudniony ze względu na zamieszkanie daleko od ciągów komunikacyjnych czy też ze względu na niską częstotliwość kursów, precyzyjne oszacowanie czasu przejazdu jest niemalże niemożliwe. Dodatkowo problem potęgowany jest faktem, iż rozkłady jazdy nie są dostosowane do intensywności zapotrzebowania w ciągu doby, w tym w szczególności do godzin rozpoczęcia oraz zakończenia pracy.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

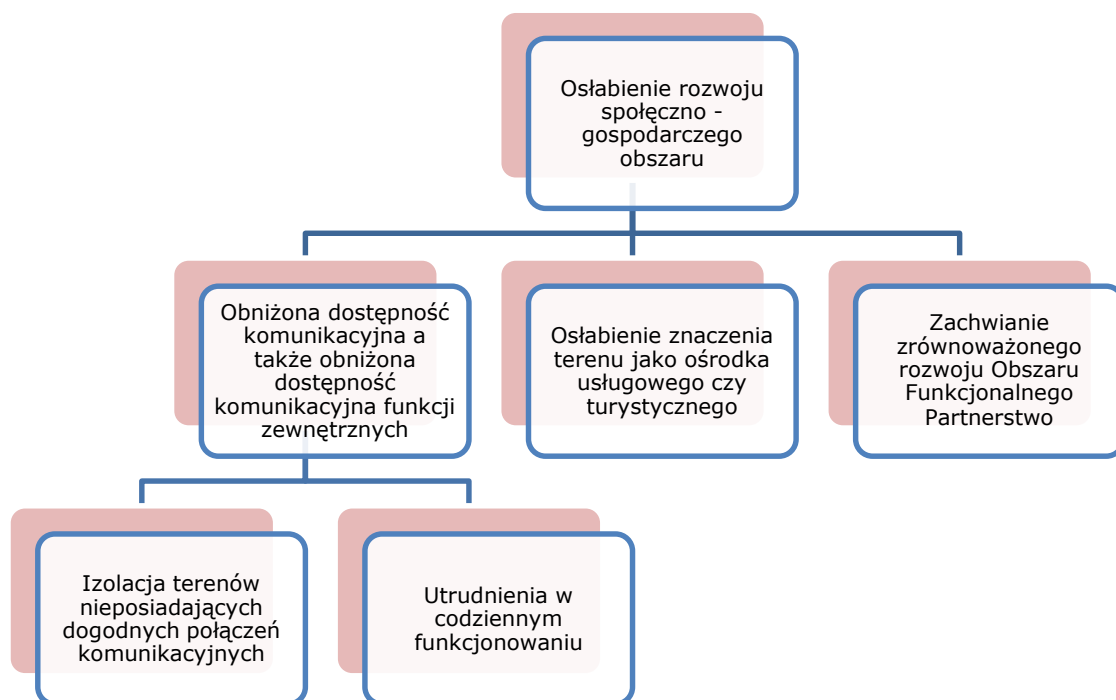
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 15 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółową analizę potrzeb zaprezentowano w załączniku 4 Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020, punkt 3.2 Analiza diagnostyczna systemów.

W diagnozie strategicznej wykorzystano wyniki konsultacji społecznych. Podsumowanie konsultacji społecznych znajduje się w **załącznikach 1E - Tom IV - promocja i konsultacje, załączniku 2D Tom III - konsultacje społeczne, Załącznik 2A Raport z badań etap II oraz Załącznik 2C Tom II - studium komunikacyjne.**

3.2.2. Komunikacja drogowa i parkingi

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Należy mieć świadomość, że układ drogowy jest pochodną rozwoju i rozmieszczenia jednostek osadniczych, a rozwój tych jednostek determinowany jest obecnie kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego danego obszaru. Problemem kluczowym drogowego układu transportowego Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 są ograniczenia komunikacyjne w systemie transportowym.



Tabela 48 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów

Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).
Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy co utrudnia dostęp do komunikacji publicznej.
Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.
Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.
Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniając one wytyczenie nowych dróg.
Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.
Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.
Trwała rozbudowa jednostek osadniczych na przestrzeni lat powoduje, że: – Następują zmiany w strukturze sieci osadniczej. – Ciągi komunikacyjne nabierają charakteru ulic. – Drogi i ulice charakteryzują się niskimi parametrami technicznymi (niewystarczająca szerokość jezdni, pobocza, chodnika lub brak pobocza/chodnika). – Stale wzrasta ruch kołowy, w tym wielotonowy. – Zbyt bliska wzajemna zabudowa ogranicza możliwość łatwej modernizacji dróg. – Następuje gwałtowny wzrost motoryzacji – a tym samym, wzrost natężenia ruchu drogowego. – Ruch tranzytowy nakłada się na lokalny ruch kołowy, co stwarza coraz większe utrudnienia i powoduje niszczenie dróg.

Źródło: opracowanie własne.

Powstałe braki doprowadziły do zidentyfikowania następujących **problemów rozwojowych**:

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. Niesprawny (niedostosowany do popytu) system transportowy stanowić może zasadniczą barierę dla rozwoju każdej jednostki osadniczej. Chodzi tutaj zarówno o połączenia wewnątrz jednostki, jak i zewnętrzne. Transport jest jednym z głównych czynników rozwojowych. Jeżeli system transportowy na danym terenie nie będzie wyprzedzał rozwoju społeczno-gospodarczego nie będzie on stymulantą rozwoju.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

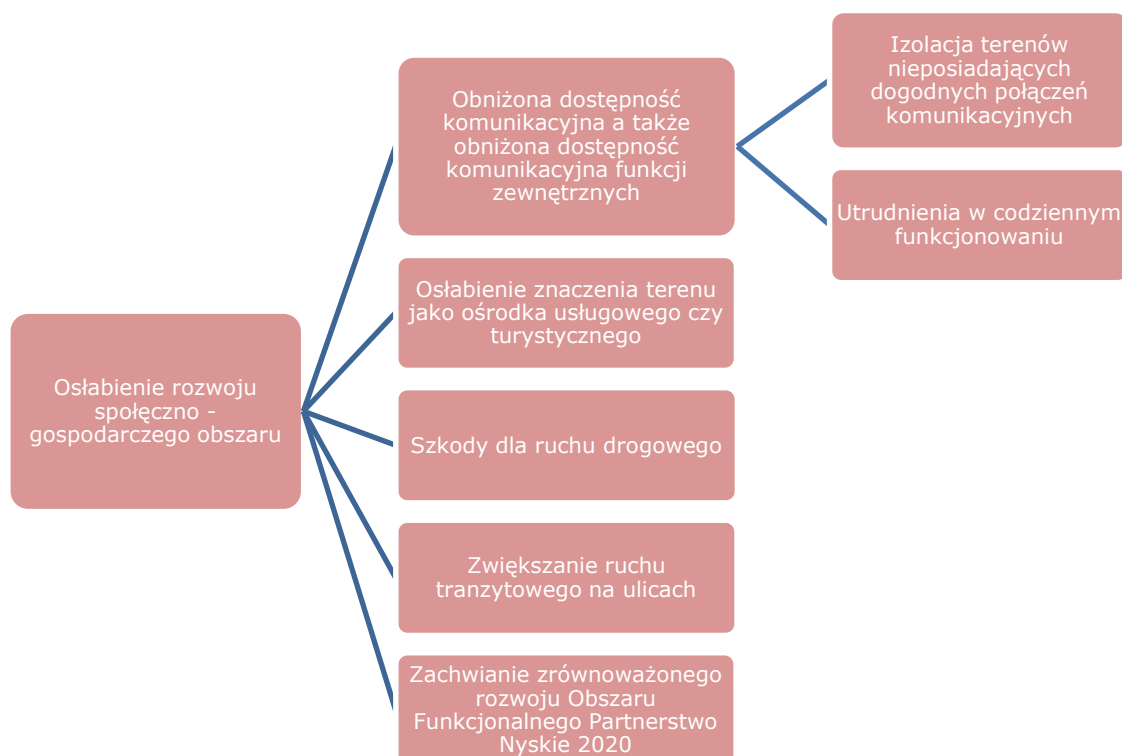
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, dostępność do kluczowych węzłów komunikacyjnych.
- Izolacja terenów nieposiadających dogodnych połączeń komunikacyjnych grożąca marginalizacją społeczności lokalnej. Skutki uboczne marginalizacji potęgowane są przez szybki rozwój społeczno-gospodarczy gmin posiadających sprawny system transportowy.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka usługowego czy turystycznego w skali regionu. Niedostosowany do potrzeb system transportowy sprawi, że znaczenie obszaru będzie marginalizowane.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu ze względu na ograniczoną możliwość oszacowania czasu przemieszczania się. W pewnych sytuacjach, gdzie dostęp do komunikacji publicznej jest utrudniony ze względu na zamieszkanie daleko od ciągów komunikacyjnych czy też ze względu na niską częstotliwość kursów, precyzyjne oszacowanie czasu przejazdu jest niemalże nie możliwe. Dodatkowo problem potęgowany jest faktem, iż rozkłady jazdy nie są dostosowane do intensywności zapotrzebowania w ciągu doby, w tym w szczególności do godzin rozpoczęcia oraz zakończenia pracy.
- Szkody dla ruchu drogowego w postaci braku jego płynności, zwiększonego zużycia paliwa, zwiększania się kosztu transportu oraz szybszego zużycia pojazdów, większego tłoku na drogach i wzrostu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości dla otoczenia miejscowego, szczególnie dla silnie zurbanizowanych obszarów.
- Zwiększanie ruchu tranzytowego na ulicach spowodowane przez pojazdy wielotonowe, czego rezultatem jest: utrudnienie ruchu miejscowego (lokalnego), spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie możliwości parkowania, zwiększone oddziaływanie ruchu na środowisko (nadmierny hałas, zanieczyszczenie spalin), negatywny wpływ na substancję mieszkaniową.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów



Źródło: Opracowanie własne.

System sieci drogowej odgrywa kluczową rolę w codziennym życiu mieszkańców OF PN 2020. Na obszarze Partnerstwa większość dróg jest w dobrym stanie technicznym, jednakże istnieją odcinki, których kondycja jest niezadowalająca.

Szczegółową analizę potrzeb zaprezentowano w załączniku 4 Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020, punkt 3.2 Analiza diagnostyczna systemów.

W diagnozie strategicznej wykorzystano wyniki konsultacji społecznych. Podsumowanie konsultacji społecznych znajduje się w **załącznikach 1E - Tom IV - promocja i konsultacje społeczne, załączniku 2D Tom III - konsultacje społeczne, Załącznik 2A Raport z badań etap II oraz Załącznik 2C Tom II – studium komunikacyjne.**

3.2.3. Infrastruktura rowerowa

Infrastruktura rowerowa na terenie Partnerstwa, jest w stanie satysfakcjonującym. Występują tu zarówno zorganizowane ścieżki rowerowe jak i trasy rowerowe.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Również w obszarze infrastruktury pieszo - rowerowej gminy powinny ponieść nakłady finansowe celem usprawnienia systemu, aby służył on mieszkańcom głównie w celu sprawnego przemieszczania się a także mieszkańcom i osobom z zewnątrz w celach turystycznych. Przeprowadzone analizy doprowadziły do zidentyfikowania następujących braków w systemie.

Tabela 49 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo - rowerowej

Brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych.

Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg publicznych, co stanowi utrudnienie zarówno dla rowerzystów, jak i dla poruszających się pojazdami mechanicznymi.

Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.

Mała ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.

Występowanie miejsc, w których oznakowanie szlaków urywa się lub jest mało widoczne. (Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów).

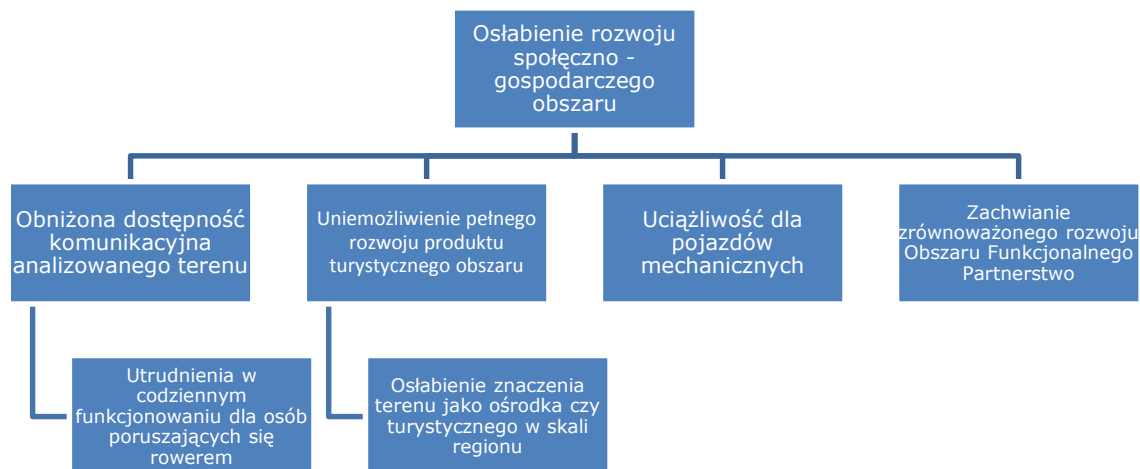
Źródło: Opracowanie własne.

Powstałe braki w obszarze infrastruktury pieszo - rowerowej doprowadziły do zidentyfikowania **problemów rozwojowych**:

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także do ośrodków regionalnych, bowiem część mieszkańców wykorzystuje rower do komunikacji w tym zakresie.
- Uniemożliwienie pełnego rozwoju produktu turystycznego obszaru. Aktywne formy spędzania wolnego czasu nabierają coraz większego znaczenia, a więc w tym obszarze należy poszukiwać potencjału rozwojowego.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka czy turystycznego w skali regionu.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu dla osób poruszających się rowerem.
- Uciążliwość dla pojazdów mechanicznych, w przypadku kiedy brak ścieżek rowerowych powoduje korzystanie przez rowerzystów z dróg.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Drzewo problemów dla systemu transportowego w obszarze infrastruktury pieszo - rowerowej przedstawia się następująco:

Rysunek 17 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej



Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółową analizę potrzeb zaprezentowano w załączniku 4 Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020, punkt 3.2 Analiza diagnostyczna systemów.

W diagnozie strategicznej wykorzystano wyniki konsultacji społecznych. Podsumowanie konsultacji społecznych znajduje się w **załącznikach 1E - Tom IV - promocja i konsultacje społeczne, załączniku 2D Tom III - konsultacje społeczne, Załącznik 2A Raport z badań etap II oraz Załącznik 2C Tom II - studium komunikacyjne.**

3.2.4. Podsumowanie i rekomendacje

Trasy pieszo-rowerowe

Budowa nowych ciągów rowerowych jest rozwiązaniem pożądanym przez mieszkańców OF PN 2020. Ważną kwestią, jest rozdzielenie ciągów rowerowych od jezdni (zrezygnowanie z budowania ścieżek w bezpośrednim kontakcie z jezdnią). Badania dotyczące wypadkowości wskazują, że największa ilość wypadków jakie miały dotychczas miejsce na terenie OF PN 2020, to wypadki typu pojazd-rower. Piesi stanowią 20% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Wydzielenie ciągów pieszo-rowerowych przyczyni się przede wszystkim do poprawy bezpieczeństwa drogowego na terenach poszczególnych gmin. Ważnym aspektem budowy ciągów pieszo-rowerowych jest rodzaj nawierzchni, z której są one zbudowane. Pożądaną nawierzchnią są kostki betonowe bezstykowe lub nawierzchnia bitumiczna, co znacznie poprawia komfort jazdy rowerem.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Pod względem przeznaczenia, trasy rowerowe można podzielić na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne (łącznie miejsca o potencjale turystycznym) oraz trasy komunikacyjne (umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca lub dom-szkola). Z badań przeprowadzonych na terenie OF PN 2020 wynika, że większość osób korzysta ze ścieżek rowerowych w celach turystycznych. Dlatego też zaleca się, aby trasy biegnące wzdłuż głównych dróg i łączące poszczególne gminy, zostały wytyczone np. obszarami leśnymi. Warto podkreślić, że rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę jedynie pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszy od ruchu rowerowego.

Transport publiczny

Podczas przeprowadzonych wywiadów i konsultacji społecznych, mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz eksperci, często wskazywali, że ich zdaniem problemem, który powinien zostać rozwiązany w pierwszej kolejności, jest przywrócenie transportu kolejowego w miejsce zlikwidowanych linii kolejowych. Eksperci wskazują, że możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, których realizacja może okazać się nieopłacalna w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych, na polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych) oraz jakości obsługującego je taboru. Eksperci twierdzą również, że działające na terenie OF PN 2020 połączenia autobusowe (głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania tras przejazdu. W komunikacji autobusowej problem ten nie istnieje.

Z przeprowadzonych badań wynika, że transport publiczny na terenie gmin Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem tego stanu rzeczy jest zbyt mała częstotliwość kursowania poszczególnych linii autobusowych (w skrajnych przypadkach wynosi ona 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują też, że 80% codziennych podróży odbywa się przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochodu). Zdaniem ekspertów zmiana przyzwyczajeń mieszkańców w tym zakresie będzie trudna do zrealizowania (głównym powodem dla którego respondenci wybierają przemieszczanie się własnym środkiem transportu, najczęściej samochodem, jest poczucie wyjątkowości jakie daje im korzystanie z tego rozwiązania). Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną można by osiągnąć poprzez zmianę częstotliwości kursowania pojazdów – dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców, czyli do godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży.

Podczas wywiadów i spotkań z mieszkańcami pomysł budowy centrów przesiadkowych integrujących różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne), został odebrany pozytywnie. Mieszkańcy wskazali miejsca, w których na terenie OF PN 2020, mogłyby powstać



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

takie rozwiązania. Należy pamiętać, że obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć. Dlatego, zdaniem ekspertów, najważniejszym elementem podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego jest uwzględnienie liczby użytkowników, którzy deklarują chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez zastosowanie rozwiązań łączących potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego (praca, szkoła, zakupy itp.), może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zdaniem ekspertów, należy dążyć do zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Zmiana przyzwyczajeń i potrzeb mieszkańców w zakresie transportu musi odbywać się jednocześnie ze zmianami samych środków transportu. Mowa tu na przykład o wymianie taboru na autobusy o mniejszej pojemności, czy zastosowanie takich rozwiązań jak autobusy na żądanie i teleautobusy. Są to działania nowatorskie, które jednak dobrze sprawdzają się na obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Sieć drogowa

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, mieszkańcy nie są zadowoleni z obecnego stanu sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym – zwłaszcza powiatowe). Mieszkańcy oczekują m.in. realizacji następujących przedsięwzięć: poszerzenie dróg, wyodrębnienie poboczy oraz zorganizowanie systemu odpływu wód opadowych z dróg, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów poprawa stanu technicznego dróg jest ściśle powiązana z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz użytkowników sieci drogowej. Dobrą praktyką podnoszenia bezpieczeństwa na drogach jest stosowanie środków uspokajania ruchu np. azyli dla pieszych czy szykan. Eksperti zwracają jednak uwagę, że bardzo często poprawa stanu technicznego dróg może wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków. Jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z polepszeniem się stanu technicznego dróg, zwiększa się też prędkość z jaką poruszają się po nich użytkownicy.

Część gmin leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów i spotkań mieszkańcy sygnalizowali, że przyczyną degradacji dróg jest także ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami. Nie przyczyniałoby się oni wówczas do degradacji istniejących dróg. Innym rozwiązaniem mogłoby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn rolniczych oraz transportu surowców do zakładów przetwórczych (m. in. buraka cukrowego).

Inną często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miejscowości jest zamieranie ruchu w centrum,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.

Parkingi

W gminach leżących na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 można wyróżnić dwa systemy parkingowe: parkingi bezpłatne na obszarze całej gminy oraz występowanie stref płatnego parkowania. Podczas konsultacji społecznych oraz wywiadów indywidualnych, mieszkańcy zgłaszali problem małej ilości miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach poszczególnych miejscowości. Dodatkowo mieszkańcy centrów miejscowości często blokują miejsca parkingowe poprzez całodienne postoje. Centra miejscowości OF PN 2020 charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie zawsze można wskazać miejsca, które mogłyby zostać wykorzystane w celu zwiększenia ilości miejsc parkingowych.

Strefy płatnego parkowania służą odpowiedniemu dystrybuowaniu miejsc parkingowych oraz wymuszają rotację parkingową. W gminach Partnerstwa Nyskiego zastosowanie stref płatnego parkowania upłynnia użytkowanie parkingów. Wśród rozwiązań dotyczących pobierania opłat, które zostały zaproponowane przez ekspertów, można wskazać stopery (specjalne zegary ręcznie ustawiane przez kierowców) oraz systematyczny monitoring pojazdów przez osoby do tego uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców, jak i dla użytkowników indywidualnych środków transportu (możliwość pozostawienia pojazdu), może przynieść połączenie opłaty parkingowej ze zniżką lub opłatą za komunikację miejską (parkingi typu Park&Ride). Systemy parkowania typu P&R na terenie OF PN 2020 sprawdzą się głównie w podróży dojazdowo-odjazdowych, dowozowo-odwozowych oraz podróży transportem zbiorowym. Systemy tego typu powinny być przeznaczone głównie do obsługi połączeń dalekobieżnych. Należy jednocześnie zaznaczyć, że ogromne znaczenie dla tych systemów ma odpowiednia, przemyślana lokalizacja parkingów P&R.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to systemy stosowane w dziedzinie transportu indywidualnego i zbiorowego, w których wykorzystuje się technologie informacyjne i komunikacyjne. Do rozwiązań należących do grupy ITS można zaliczyć: dynamiczne informacje pasażerskie, tablice zmiennej treści, sygnalizację świetlną, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne oraz rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można rozumieć jako bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). Zdaniem ekspertów, na terenie OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań ITS



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w niedalekiej odległości od placówek edukacyjnych. Istnieje szereg narzędzi, które można tutaj zastosować, np. sygnalizacje wzbudzone, azyle dla pieszych czy nadzór prędkości.

3.3. Wskazanie niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych wewnątrz PN 2020 - propozycje modernizacji, przebudowy oraz budowy nowych odcinków

Poniżej zaprezentowano planowane do realizacji inwestycje w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020. Inwestycje zostały podzielone na:

- inwestycje związane z infrastrukturą przystankową,
- zintegrowane centra przesiadkowe,
- inwestycje drogowe,
- inwestycje w infrastrukturę parkingową,
- inwestycje w ciągi piesze i rowerowe.

Dla wszystkich zdefiniowanych w niniejszej strategii inwestycji określono następujące charakterystyki:

- propozycję kolejności realizacji inwestycji wewnątrz OF,
- analizę powiązań inwestycji infrastrukturalnych z obowiązującymi planami oraz strategiami,
- efekty realizacji poszczególnych inwestycji, szczególnie pod kątem ich powiązań funkcjonalnych.

Każda z inwestycji została szczegółowo opisana w załączniku 5 Karty projektów.

Tabela 50 Planowane inwestycje związane z infrastrukturą przystankową

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała	Gmina Biała	2017
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych	Gmina Branice	2017
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych	Gmina Głucholazy	2017
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze	Gmina Kietrz	2017
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych	Gmina Korfantów	2017

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice	Gmina Łambinowice	2017
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017 - 2018
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	Gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych	Gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok autobusowych	Gmina Paczków	2017
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy	Powiat prudnicki	2017 - 2018
Przebudowa zatok autobusowych	Gmina Prudnik	2017
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)	Gmina Prudnik	2016
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017 - 2018
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce	Gmina Skoroszyce	2017 - 2018
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat nyski	2017



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020	OF PN 2020	2016
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej	OF PN 2020	2018 - 2019
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej	OF PN 2020	2016 - 2017
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	2016 - 2017
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
- poprawa wizerunku gminy - poprawa jakości życia mieszkańców - wzrost bezpieczeństwa w okolicach przystanków komunikacji publicznej - wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną - zmniejszenie liczby użytkowników samochodów - wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców		
Powiązania funkcjonalne (szkoła, przychodnia, duże osiedla)		
Z połączeń komunikacji miejskiej korzystają mieszkańcy w codziennych dojazdach do miejsc pracy i edukacji oraz w innych dojazdach obligatoryjnych, a także w celach rekreacji i rozrywki.		
Wartość inwestycji		
96 988 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 51 Przebudowa dworców

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Modernizacja dworca PKP w m. Głucholazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.	Gmina Głucholazy	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	2016 – 2018
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	2016 – 2018
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha	Gmina Otmuchów	2016 – 2018



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system)	Gmina Paczków	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	Gmina Prudnik	2016 – 2018
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
• poprawa wizerunku gminy • poprawa jakości życia mieszkańców • wzrost bezpieczeństwa w okolicach przyszłych zintegrowanych centrów przesiadkowych • wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną • zmniejszenie liczby użytkowników samochodów • wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców		
Wartość inwestycji		
14 000 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 52 Planowane zintegrowane centra przesiadkowe

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie	Gmina Nysa	2016 – 2018
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP	Gmina Prudnik	2016 – 2018
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
• poprawa jakości życia mieszkańców • wzrost bezpieczeństwa w okolicach przyszłych zintegrowanych centrów przesiadkowych • wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną • zmniejszenie liczby użytkowników samochodów wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców		
Wartość inwestycji		
9 500 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 53 Planowane inwestycje drogowe

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	Gmina Biała	2017
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	Gmina Biała	2017-2020
Remont dróg na terenie gminy Biała	Gmina Biała	2018-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont drogi Włodzienin - Wiechowice (do przejścia granicznego)	Gmina Branice	2017-2022
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice	Gmina Branice	2017-2022
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich	Gmina Branice	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2022
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2022
Dokończenie budowy obwodnicy miasta	Gmina Głubczyce	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	Gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	Gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	Gmina Głuchołazy	2018-2022
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg	Gmina Grodków	2017-2022

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków	Gmina Grodków	2017-2020
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza	Gmina Kietrz	2017-2022
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	Gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Remont drogi powiatowej Gryżów – Jegielnica	Gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów	Gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i drogi dojazdowej do DK 40	Gmina Lubrza	2017
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	Gmina Łambinowice	2017
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	Gmina Łambinowice	2017-2020
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie	Gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa	Gmina Nysa	2018-2022
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej	Gmina Nysa	2018-2022
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2020
Budowa połączenia drogowego od DW 411 w miejscowości Podkamień do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41	Gmina Nysa	2018-2022
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego	Gmina Nysa	2017-2020
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu	Gmina Nysa	2018-2022
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie	Gmina Nysa	2017-2020
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych	Gmina Otmuchów	2017-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont dróg gminnych oraz powiatowych	Gmina Otmuchów	2017-2020
Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)	Gmina Otmuchów	2018-2022
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu	Gmina Otmuchów	2017
Oznakowanie skrajni jezdni	Gmina Otmuchów	2017
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe	Gmina Otmuchów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów	Gmina Paczków	2017-2020
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków	Gmina Paczków	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2020
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej	Gmina Prudnik	2017-2020
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku	Gmina Prudnik	2017-2020
Budowa obwodnic miasta Prudnik	Gmina Prudnik	2018-2020
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku	Gmina Prudnik	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku	Gmina Prudnik	2017-2020
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów	Gmina Prudnik	2017
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładunek natężenia ruchu w mieście Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2022
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników	Gmina Skoroszyce	2017-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych		
Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	Powiat Nyski	2017-2022
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej	Powiat Nyski	2017-2022
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku	Powiat Prudnicki	2017-2020
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim	Powiat Prudnicki	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych	Powiat Prudnicki	2017-2022
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego	Powiat Głubczycki	2017-2022
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
- poprawa wizerunku gminy - poprawa jakości życia mieszkańców - wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych - wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów - zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów - zmniejszenie natężenia ruchu w centrach miast - skrócenie czasów przejazdu - poprawa dostępności komunikacyjnej do terenów inwestycyjnych na terenie OF PN 2020		

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
• poprawa dostępności komunikacyjnej do terenów rekreacyjnych i turystycznych na terenie OF PN 2020		
Wartość inwestycji		
859 235 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

Planowe inwestycje w infrastrukturę parkingową

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała	Gmina Biała	2017-2020
Budowa nowych parkingów w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych	Gmina Grodków	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łąbinowice	Gmina Łąbinowice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	Gmina Otmuchów	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich	Gmina Paczków	2017-2020
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Gmina Prudnik	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim	Powiat Głubczycki	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Powiat Prudnicki	2017-2020
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
- poprawa wizerunku gminy - poprawa jakości życia mieszkańców - zwiększenie liczby miejsc parkingowych - zwiększenie atrakcyjności terenów turystycznych - likwidacja zjawiska parkowania w miejsca niedozwolonych		
Wartość inwestycji		
22 585 000 zł		

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Planowane inwestycje w ciągi piesze i rowerowe

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	Gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2019
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim	Gmina Głubczyce	2017
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2022
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych	Gmina Grodków	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych	Gmina Kietrz	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic	Gmina Lubrza	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Łambinowice	2017-2022



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów	Gmina Łambinowice	2017-2022
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Głuchołazy	Gmina Nysa	2017-2022
Wytyczenie oraz budowa chodników	Gmina Otmuchów	2017-2022
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym	Gmina Otmuchów	2017-2022
Montaż stojaków rowerowych	Gmina Otmuchów	2018
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych	Gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie	Gmina Paczków	2017-2022
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	Gmina Paczków	2017-2022
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	Gmina Paczków	2017
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2022

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów	Gmina Prudnik	2018
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Skoroszyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych	Powiat Głubczycki	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	Powiat Nyski	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	Powiat Prudnicki	2017-2022
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej	OF PN 2020	2016-2017
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	2017-2018
Analiza powiązań inwestycji z obowiązującymi planami oraz strategiami		
Wszystkie wymienione inwestycje są zgodnie z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego oraz z dokumentami strategicznymi każdego z Partnerów.		
Efekty realizacji inwestycji		
- poprawa wizerunku gminy - poprawa jakości życia mieszkańców - wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo i rowerem - zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów - zwiększenie atrakcyjności terenów turystycznych i rekreacyjnych		
Wartość inwestycji		
248 771 800 zł		

Źródło: Opracowanie własne.



Mapa inwestycji liniowych na obszarze OF PN 2020 znajduje się w **załączniku 3B - Mapa partnerstwa.**

Rysunek 18 Planowa inwestycja liniowa w gminie Biała



- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 19 Planowane inwestycje liniowe w gminie Branice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 20 Planowane inwestycje liniowe w gminie Lubrza



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.

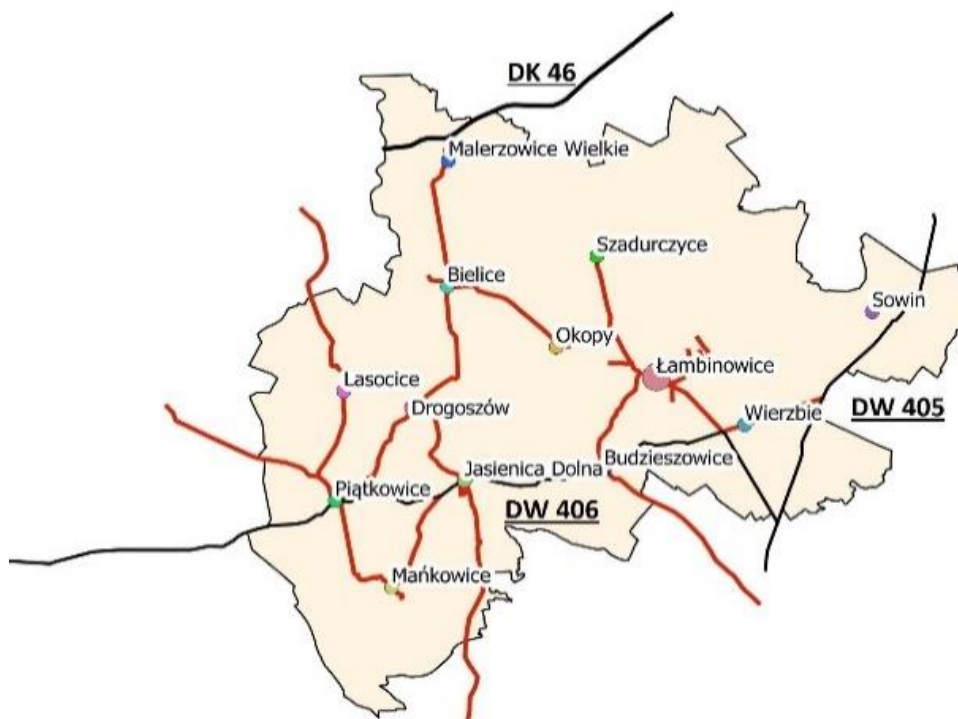


Rysunek 21 Planowane inwestycje liniowe w gminie Łambinowice

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



roads

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa

Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 22 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głubczyce



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głuchołazy

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w gminie Nysa



Biuro projektu:

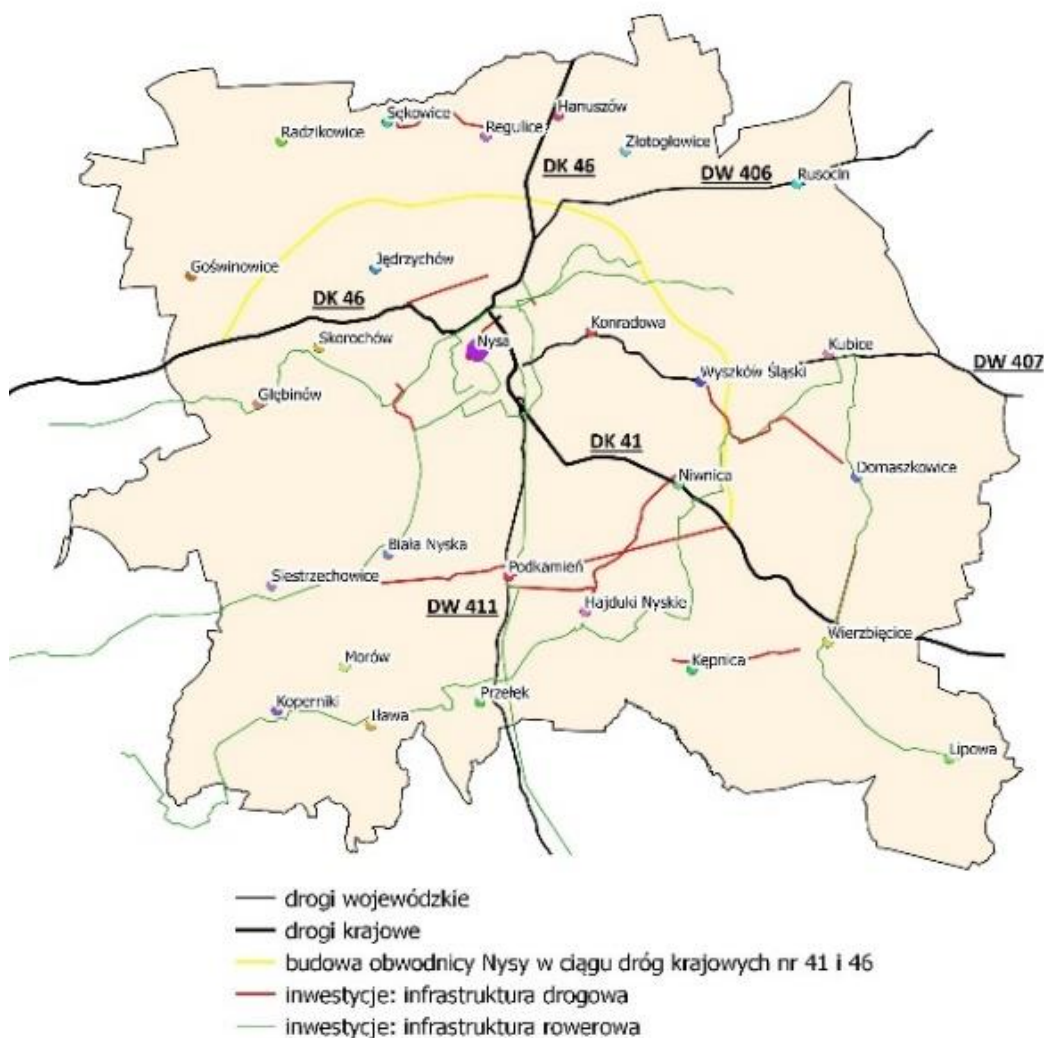
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w gminie Otmuchów

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w gminie Grodków



Biuro projektu:

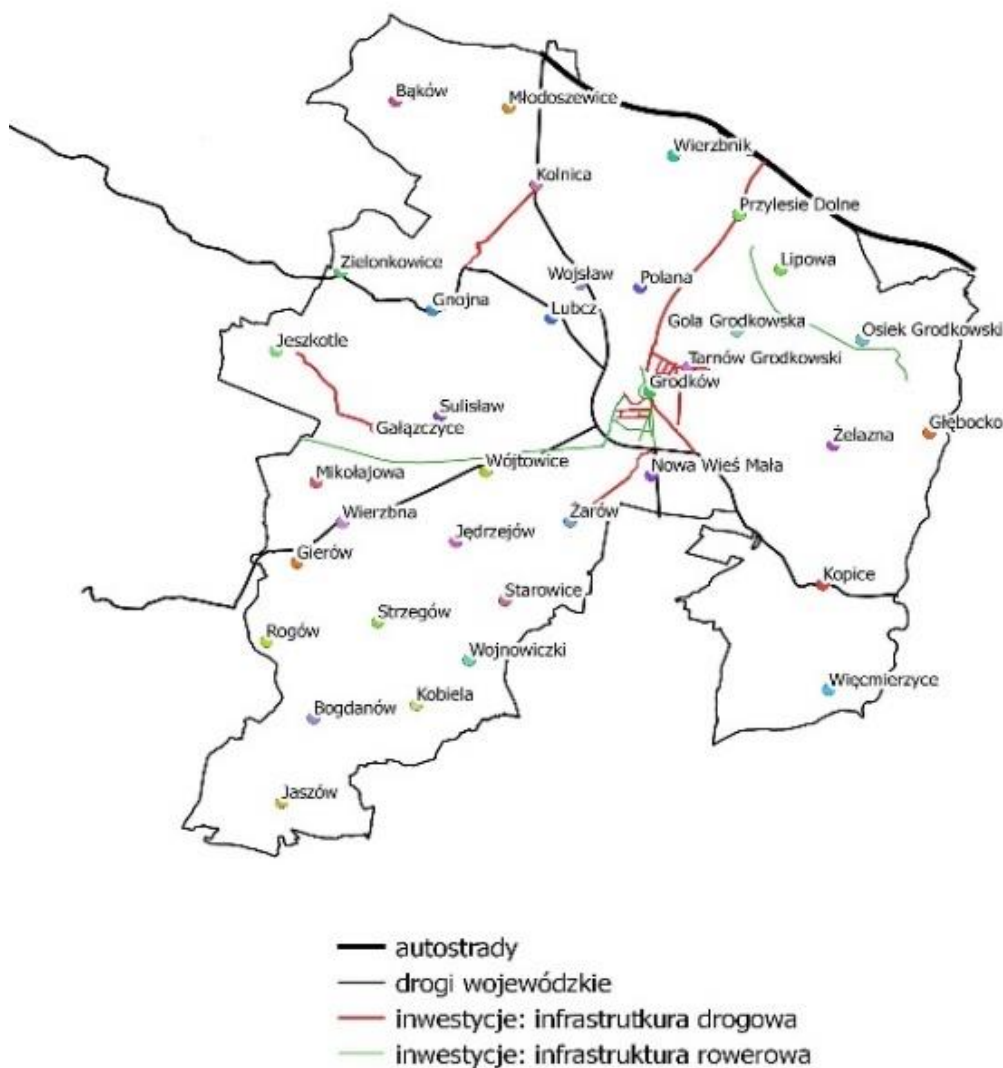
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

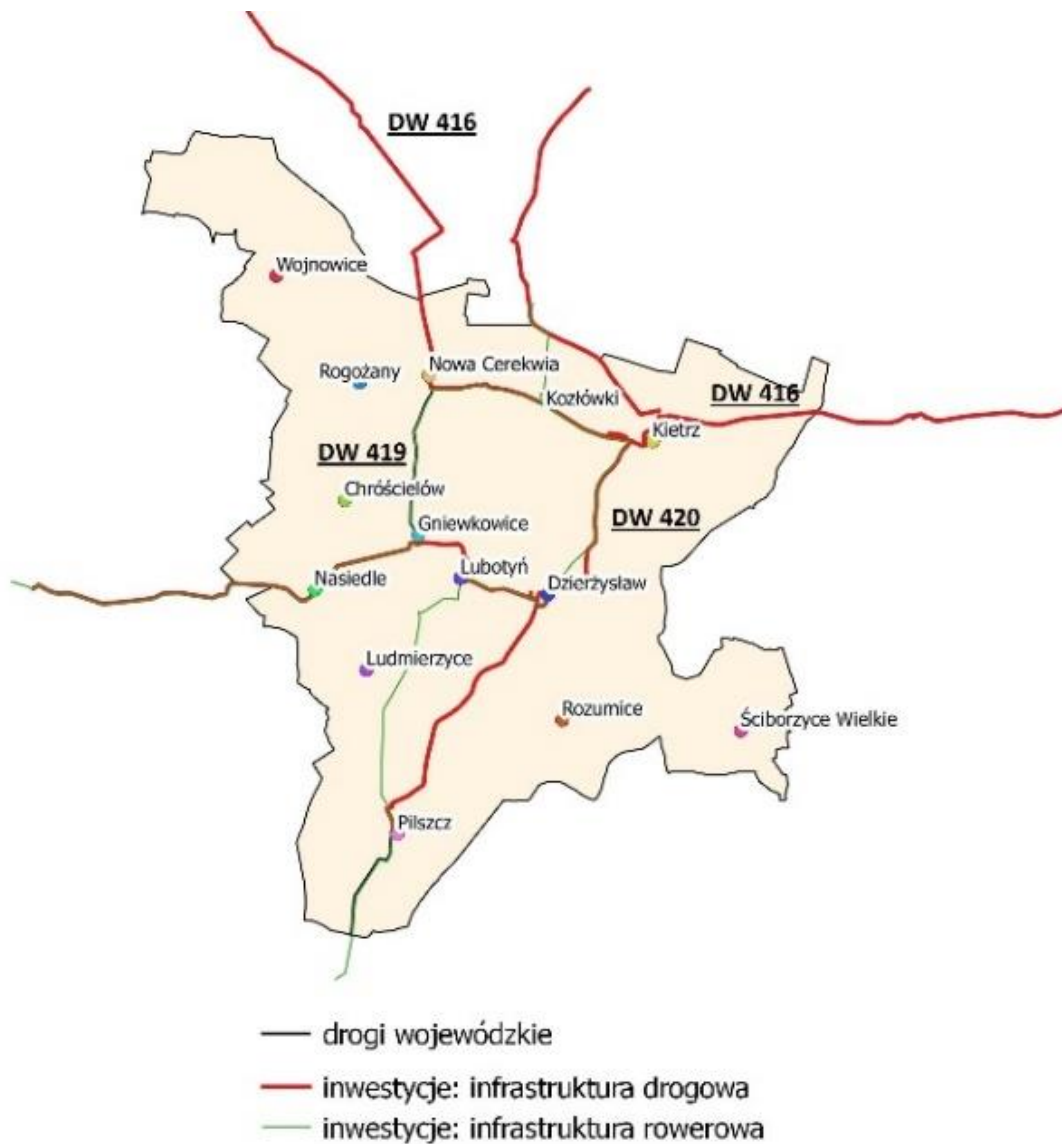


Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w gminie Kietrz

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

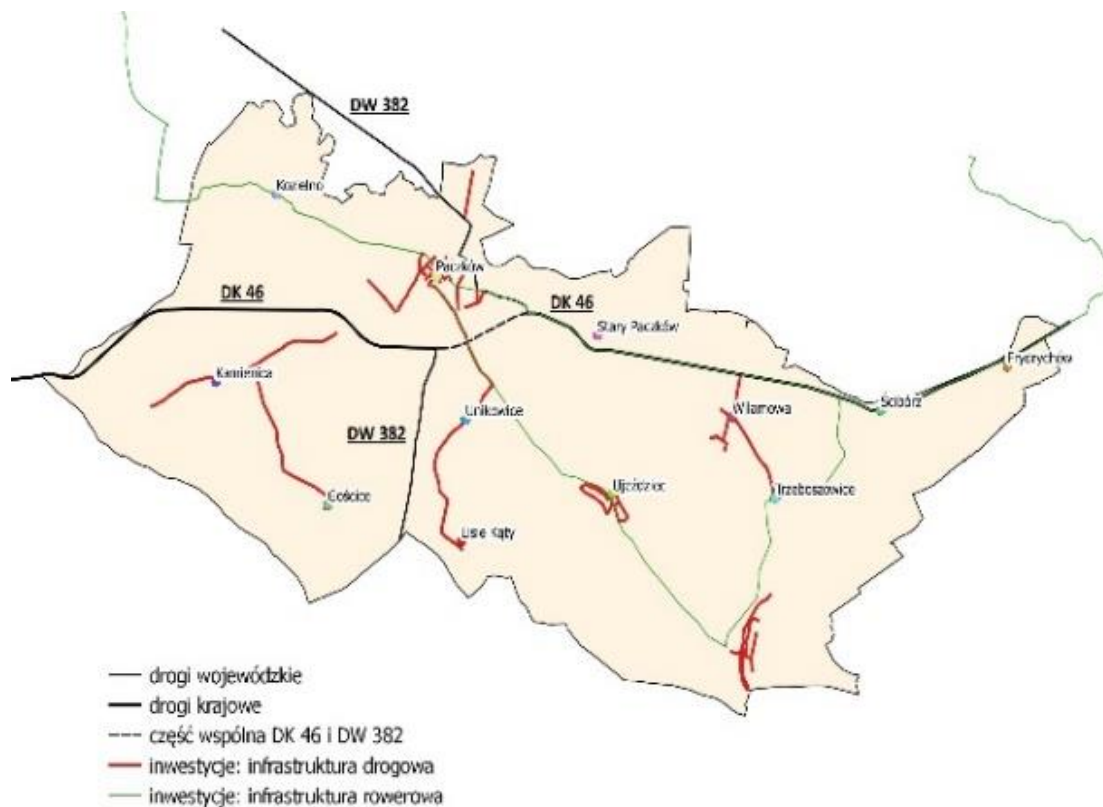
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w gminie Paczków



Źródło: Opracowanie własne.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

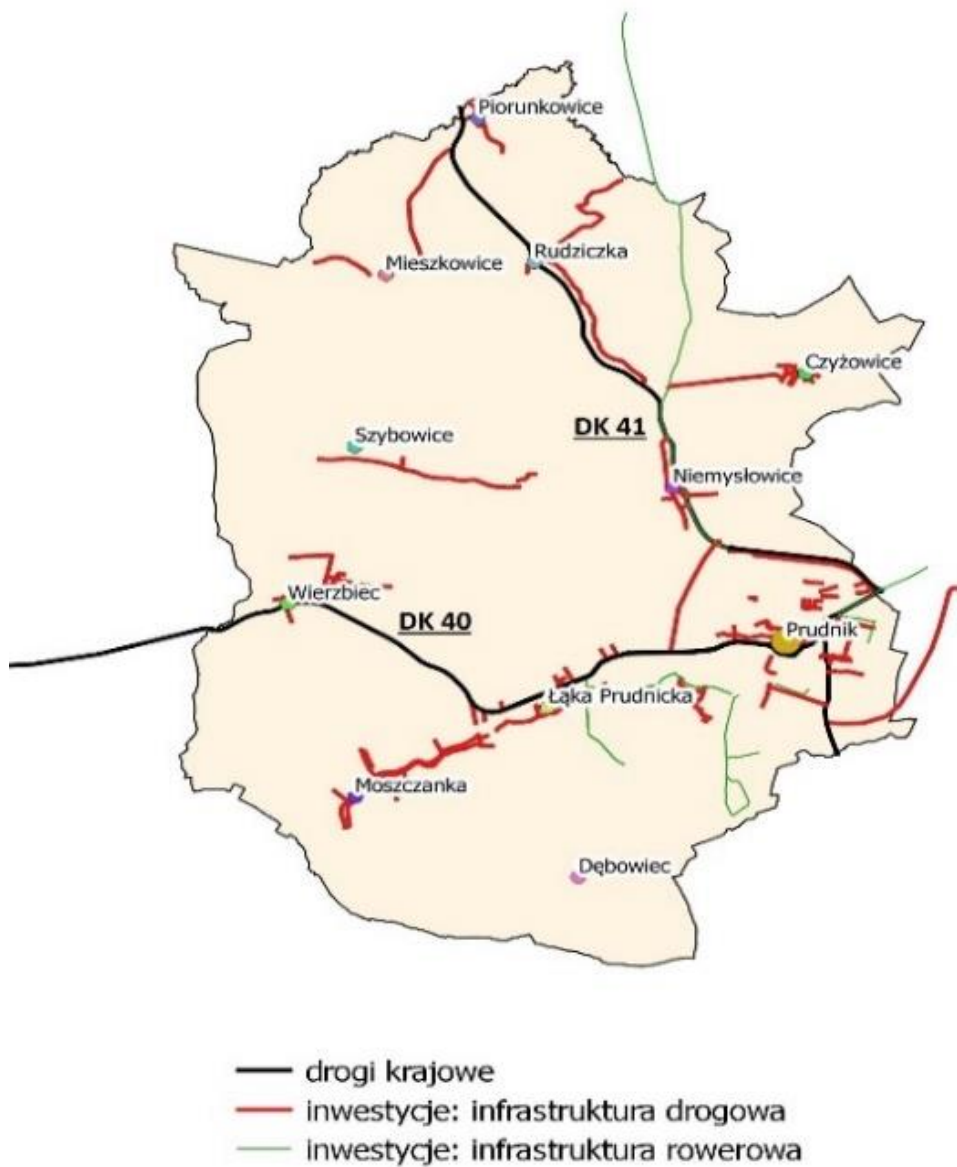


Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w gminie Prudnik

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w gminie Korfantów



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w gminie Skoroszyce

Biuro projektu:

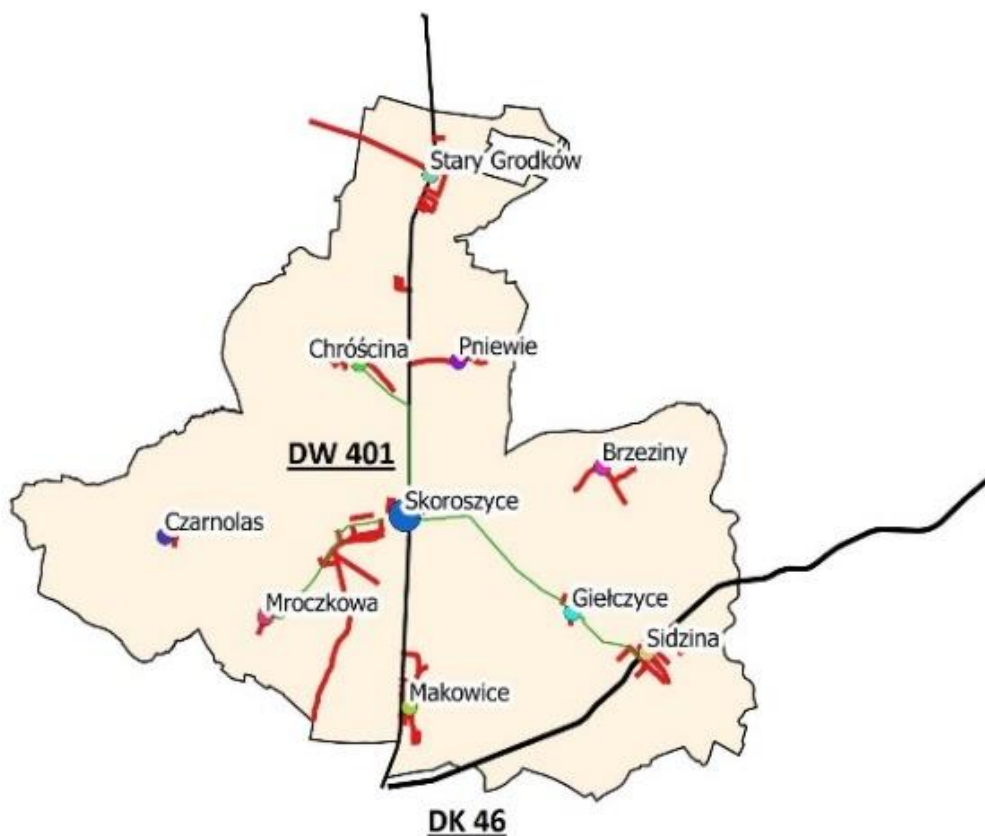
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa

Źródło: Opracowanie własne.



3.4. Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz podróży turystycznych i rekreacyjnych – określenie zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych

Dane zgromadzone w toku realizacji badań fokusowych i konsultacji społecznych z mieszkańcami i przedsiębiorcami, jak również wywiady bezpośrednie przeprowadzone z przedsiębiorcami i przedstawicielami placówek edukacyjnych oraz inne formy komunikacji z mieszkańcami (ankiety internetowe, telefoniczne) wykazują bardzo duże zainteresowanie tematyką ścieżek rowerowych. Badani wyrazili również potrzebę budowy nowych dróg dla cyklistów.

W toku zbierania danych dotyczących potrzeb inwestycyjnych związanych z budową infrastruktury rowerowej, proponowane rozwiązania podzielono na kilka typów:

- **Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym** lokalizowane w pasie głównych ciągów komunikacyjnych – tzn. dróg krajowych, dróg wojewódzkich, dróg powiatowych znajdujących się na terenie OF PN 2020 (umożliwiające dojazd do pracy, szkoły, na zakupy).
- Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym.
- **Infrastruktura rowerowa** – stojaki na rowery, bezpieczne parkingi.

Kluczowi interesariusze obszaru, mieszkańcy oraz przedsiębiorcy, zgłaszali swoje potrzeby i propozycje budowy infrastruktury rowerowej w podziale na ww. kategorie inwestycji. Poniższa analiza ma na celu wskazanie głównych kierunków rozwoju tras rowerowych na terenie Partnerstwa w podziale na poszczególne powiaty i gminę Grodków. Wyniki zaprezentowano poniżej.

Tabela 54 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie prudnickim

Powiat prudnicki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	• Ścieżki w centrum Prudnika, • wzdłuż DW 414 Prudnik – Lubrza – Biała, • wzdłuż DK 40 kierunek Trzebina – Niemysłowice, • wzdłuż DK 41 kierunek Łąka Prudnicka – Laskowice.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	• Prudnik – Dębowiec, • Prudnik – Głuchołazy (przez Pokrzywną), • ścieżki rekreacyjne w obrębie Prudnika, Klasztor Ojców Franciszkanów, Jasionkowe Wzgórza, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Białą i jej sołectwami, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Lubrzą i jej sołectwami.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Powiat prudnicki	
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej (np.: urząd, bank, poczta, szkoła publiczna) lub w miejscach rekreacji – Park Miejski w Prudniku, Rynek w Białej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 55 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie nyskim

Powiat nyski	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	• Budowa ścieżek wzdłuż dróg powiatowych na terenie gminy powiatu nyskiego, • wzdłuż DK 41, • wzdłuż DK 46 (Paczków – Otmuchów – Nysa), • wzdłuż DW 411 Nysa – Głuchołazy.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	• Budowa ścieżki Paczków – Otmuchów – Nysa, • budowa ścieżki Głuchołazy – Prudnik (przez Pokrzywną), • renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Korfantowem i jego sołectwami, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Otmuchowem i jego sołectwami, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Paczkowem i jego sołectwami, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Skoroszcami i jego sołectwami oraz Grodkowem, • leśnie ścieżki rowerowe na terenie gminy Nysa, • budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych na terenie gminy Nysa. • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Nysą i jej sołectwami.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej. Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych na terenie PN 2020

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 56 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim

Powiat głubczycki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	• Wzdłuż DW 416, • wzdłuż DW 420.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	• Głubczyce – Branice – Czechy, • Głubczyce – Baborów – Kietrz – Czechy, • Branice – Uvalno (CZ), • Kietrz – Trebom (CZ), • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Branicami i jego sołectwami, • budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Kietrzem i jego sołectwami, • rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim w Głubczycach.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 57 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w Gminie Grodków

Gmina Grodków	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	• Ścieżki w centrum Grodkowa, • Grodków – Nowa Wieś Mała.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: • Grodków – Wójtowice – Gałązczyce – do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin), • Lipowa – Osiek Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).
Infrastruktura rowerowa	Budowa miejsc do pozostawienia roweru przy obiektach użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miejski, Kościół, Dworzec), ul. Rynek, ul. Sportowa (stadion i basen) oraz przy terenach rekreacyjnych w Gminie Grodków.

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rekomendacja

Zaleca się aby inwestycje w ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym nie ograniczały się jedynie do budowy infrastruktury liniowej. **Należy wyznaczyć punkty o charakterze przystankowo-turystycznym**, gdzie zostanie umieszczona infrastruktura umożliwiająca odpoczynek – zadaszona wiata, ławy, stoły, kosze na śmieci, miejsce na grill, a także elementy informacyjne – tablice informacyjne, mapy itp. Mieszkańcy obszaru zgłaszali zapotrzebowanie na występowanie tego typu infrastruktury towarzyszącej.

Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez min. dwie gminy. Są to działania o bardzo dużym potencjalne turystycznym i rekreacyjnym:

- Prudnik – Dębowiec – Pokrzywna – Jarnołówek – Podlesie,
- Paczków – Otmuchów – Nysa (Jezioro Kozielno, Otmuchowskie i Nyskie),
- ścieżki rowerowe wokół jeziora Nyskiego (gmina Nysa),
- leśne ścieżki rowerowe w Nadleśnictwie Prudnik.

Ponadto rekomenduje się stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróż o największych walorach turystyczno-krajobrazowych.

Ważne jest aby przyszły użytkownik systemu mógł z niego korzystać **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Interaktywny schemat sieci ścieżek i tras rowerowych zawierający: opis tras, lokalizacje miejsc o walorach turystyczno-krajobrazowych (np. jeziora, lasy, zabytki itp.), oraz ofertę hotelowo-gastronomiczną.
- Możliwość wyboru wariantów trasy, np. w zależności od rodzaju nawierzchni, stopnia skomplikowania trasy itp.
- Możliwość wykonywania podróży łączonych np. rowery – pociąg.
- Informacje meteorologiczne.
- Zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia rowerzysty informacji o funkcjonującej sieci ścieżek

rowerowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu rowerowego.

- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do serwisu, kody QR umożliwiające szybki dostęp do informacji turystyczno-rekreacyjnej.

3.5. Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów dostosowanych do postępu samochodów przewożących materiały niebezpieczne

Analiza zebranych danych wykazała bardzo duże zapotrzebowanie na powstanie nowych miejsc parkingowych. Głównie ze względu na lawinowo zwiększający się ruch samochodowy na drogach publicznych terenu OF PN 2020.

Największe zapotrzebowanie na powstawanie nowych miejsc parkingowych widoczne jest w centrach głównych miast OF PN 2020:

- Nysa: okolice Rynku, okolice Szpitala im. bł. Marii Merkert oraz Kościoła pw. św. Apostołów Piotra i Pawła;
- Prudnik: okolice Rynku, ulica Kościuszki (koło sądu);
- Głubczyce: okolice Szpitala Powiatowego.

Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w pozostałych gminach OF PN:

- gmina Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska;
- gmina Lubrza: Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz cmentarz;
- gmina Prudnik: okolice ogrodów działkowych;
- gmina Głuchołazy: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Głuchołazy, tj. Jarnołówek, Pokrzywna;
- gmina Korfantów: Korfantów – Rynek, okolice Kościoła pw. św. Trójcy, cmentarz, Gminny Ośrodek Zdrowia;
- gmina Nysa: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Nysa: Skorochów, Głębinów;
- gmina Łambinowice: Łambinowice – Urząd Gminy;
- gmina Otmuchów: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Sienkiewicza;
- gmina Paczków: Rynek, okolice Plant Miejskich, ul. Staszica;
- gmina Skoroszyce: Skoroszyce – Urząd Gminy, cmentarz, Chróścina – cmentarz i szkoła podstawowa, Sidzina – Dom Kultury, kościół, szkoła podstawowa, przedszkole, Makowice – kościół, Brzeziny – okolice cmentarza, Czarnolas – boisko sportowe, okolice kościoła;
- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasińskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

ul. Świątokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska, ul. Dzierżonia;

- gmina Grodków: okolice dworca PKP/ PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa, ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

Przedsiębiorcy w rozmowach bezpośrednich informowali o dużych potrzebach związanych z budową parkingów dla samochodów ciężarowych poruszających się po obszarze Partnerstwa w ruchu tranzytowym.

Drogi rekomendowane do zlokalizowania na nich parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G), charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

Rekomendowane drogi, w ciągu których powinno się zlokalizować parking dla samochodów ciężarowych i/lub pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

- DK 38 przebiegająca przez powiat głubczycki (okolice Pietrowic),
- DK 41 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (okolice Trzebiny),
- DK 40 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (Głucholazy – kolonia Jagiellońska),
- DW 382 (Gościce),
- DW 401 (pomiędzy Starym Grodkowem, a Nową Wsią Małą),
- DW 411 (Konradów lub Przełęk),
- DW 416 (Kietrz),
- DW 419 (za Branicami).

Ponadto należy mieć na uwadze, że przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, stosuje się Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Najważniejsze wytyczne jakie należy mieć na uwadze przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

1. Usytuowanie parkingu w odległości nie mniejszej niż:

- 30 m – od budynków i urządzeń inżynierskich niezwiązanych z parkingiem,
- 40 m – od lasów o powierzchni powyżej 3 ha, gazociągów wysokiego ciśnienia i torów kolejowych,
- 300 m – od budynków mieszkalnych i innych przeznaczonych na pobyt ludzi.

2. Wymiary miejsca postojowego dla samochodów ciężarowych i autobusów:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Pojazd	Usytuowanie pod kątem (°)	Długość (m)	Szerokość (m)
Samochód ciężarowy	90	8,00	3,50
	0	15,00	3,00
Autobus	90	10,00	4,00
	0	19,00	3,00
Samochód ciężarowy z przyczepą lub członowy	90	19,00	3,50
	60	19,00	3,50
	0	30,00	3,00

Źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

3. Szerokość jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych:

Pojazd	Usytuowanie stanowiska w stosunku do krawędzi jezdni (°)	Szerokość jezdni manewrowej (m)
Samochód ciężarowy	90	12,00
	60	7,50
	45	6,00
	0	3,50
Autobus	90	16,00
	60	10,00
	45	7,50
	0	3,50

Źródło: Źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

4. Przy projektowaniu parkingu należy przewidzieć konieczność wyposażenia go w sprzęt gaśniczy, materiały neutralizujące i pomocnicze, w ilości i rodzaju uzgodnionych z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.
5. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne nie powinny być usytuowane w zagłębieniach terenu, na terenie podmokłym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od rowów, studzienek i urządzeń melioracyjnych.
6. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinny mieć odrębny system odwadniania, zaopatrzony w urządzenia do przejmowania i neutralizowania wycieków niebezpiecznych substancji.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

7. Nawierzchnia stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinna być utwardzona, nienasiąkliwa oraz zapobiegająca przenikaniu materiałów niebezpiecznych do gruntów i urządzeń melioracyjnych.
8. Ukształtowanie stanowisk postojowych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinno uniemożliwić rozprzestrzenianie się ewentualnego rozlewiska materiałów niebezpiecznych poza teren tych stanowisk.

3.6. Analiza ruchu towarowego na terenie OF PN 2020 oraz wskazanie rozwiązań ograniczających negatywne skutki transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych

Dynamiczny rozwój transportu w ostatnich dekadach jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego świata i jednocześnie znaczącym źródłem uciążliwości i problemów istotnych szczególnie w skali lokalnej, zwłaszcza na terenach zurbanizowanych aglomeracji miejskich.

Niekorzystne skutki powodowane przez transport odczuwa zarówno środowisko naturalne, jak i społeczeństwo.

Analizując skłonność rozwiązań stosowanych w transporcie do powodowania negatywnych skutków na obszarach zurbanizowanych, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na trzy kwestie, a mianowicie:

- negatywne oddziaływanie transportu na środowisko przyrodnicze miejscowości,
- kongestię,
- wypadkowość.

Negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze to m.in.:

- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego,
- zanieczyszczenie gleb i wód związkami zawartymi w spalinach,
- oddziaływanie zanieczyszczeń motoryzacyjnych na faunę i florę,
- występowanie zagrożenia zdrowia i życia ludzi w związku z wypadkami transportowymi,
- zużywanie energetycznych zasobów surowcowych,
- hałas powodowany ruchem pojazdów,
- zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi.

Ponadto negatywne oddziaływanie transportu na obszary zurbanizowane potęgowane jest przez powszechne zjawisko kongestii transportowej. Zatłoczenie układów drogowo-ulicznych w miastach wzrasta dynamicznie i koncentruje się na coraz większych obszarach zurbanizowanych. Dotyczy to także miejsc postojowo-parkingowych. Rozwiązanie problemu kongestii na obszarach zurbanizowanych jest trudne ze względu na narastającą mobilność coraz większej ilości osób korzystających



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przede wszystkich z pojazdów indywidualnych. Zjawisko to zderza się z ograniczeniami wynikającymi z niedostatecznego zazwyczaj stopnia rozwoju systemu transportowego miasta. Stąd też wzrost mobilności społeczeństwa, przy równoczesnej koncentracji ludności na obszarach zurbanizowanych, staje się czynnikiem, który determinuje w zasadniczym stopniu warunki życia w miastach. Należy również zauważyć, że w wielu przypadkach układy urbanistyczne charakteryzują się nieodpowiednią strukturą przestrzenną, a przede wszystkim przestarzałą infrastrukturą, co wzmacnia negatywne oddziaływanie transportu na obszary zurbanizowane.

W kontekście wpływu ruchu towarowego na obszary zurbanizowane, można mówić o kilku postulatach, mających wpływ na zapewnienie zrównoważonego transportu:

1. Niezbędne są działania zmierzające w kierunku zapewnienia płynnego ruchu w miastach – w przypadku Nysy, Prudnika czy Kietrza zasadna jest budowa obwodnicy oraz obejścia drogowego obszarów zurbanizowanych przy drogach głównych – głównie przy drogach krajowych.
2. Złagodzenie zjawiska kongestii możliwe jest poprzez racjonalizację korzystania z indywidualnych środków transportu, jak i racjonalizację przewozu towarów na obszarach zurbanizowanych na terenie Partnerstwa.
3. Wprowadzenie rozwiązań ekologicznych zgodnie z ideą „zielonych miast” – np. ograniczenia dotyczące wjazdu do centralnych obszarów miasta oraz stymulowania nowego ekologicznego stylu jazdy.
4. Odpowiednie ukształtowanie sieci logistycznej miast, eliminującej zbędne prace przeładunkowo-magazynowe oraz ograniczenie wielkości prac przewozowych wykonywanych na obszarach miasta.
5. Niezbędne są działania zmierzające do rozwoju na obszarze Partnerstwa transportu intermodalnego.

Wyzwaniem stawianym aktualnie przed transportem na obszarach zurbanizowanych jest takie kształtowanie tego obszaru funkcjonowania, które będzie sprzyjało realizacji wizji rozwoju miasta, ukierunkowanej na zapewnienie wysokiej jakości życia swoich mieszkańców. Dlatego podczas wprowadzania zmian w transporcie należy zapewnić rozwiązania, które przyczyniają się do zmniejszania ryzyka przestrzennego funkcjonowania miasta, uwidaczniającego się przede wszystkim w procesach degradacji środowiska przyrodniczego, występującej kongestii transportowej oraz częstych wypadkach drogowych. Stąd też niezbędna staje się reorientacja miejskich systemów transportowych na rzecz wdrażania transportu zrównoważonego, uwzględniająca trzy wymiary tego procesu: ekonomiczny, społeczny, ekologiczny.

Słuszne jest postulowanie wykorzystania dobrych praktyk, które można zauważyć dzięki obserwacji doświadczeń innych miast. Należy jednak wskazać, że przy wyborze strategii rozwoju transportu niezbędne jest uwzględnienie specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W toku opracowywania niniejszego dokumentu przeprowadzono badania ruchu towarowego w trzech głównych miastach Partnerstwa – Nysie, Głubczycach i Prudniku.

Badanie przeprowadzono w formie wywiadów telefonicznych metodą CATI w terminie od 01.12.2014 r. do 16.02.2015 r. Łącznie przeprowadzono 313 wywiadów na próbie 106 firm. Podczas badania, respondentów zapytano o źródła i cele ich podróży, trasę przejazdu przez miasto oraz częstotliwość przejazdów.

Z przeprowadzonych badań jasno wynika, że jako cel podróży w przedsiębiorcach najczęściej wybierane są miejscowości położone w województwach opolskim, dolnośląskim oraz śląskim. Podróże do pozostałych województw wskazywane były sporadycznie. Poza granicami Polski odnotowano jedynie 7 punktów docelowych.

Analizując wyniki uzyskane dla poszczególnych miast, tj. Nysy, Głubczyc i Prudnika, można zauważyć, że z każdego z nich wykonywano podróże do różnych województw. I tak kolejno, największa liczba wyjazdów z Głubczyc odbywała się po województwie opolskim oraz do województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. W przypadku Nysy również najczęściej wyjeżdżano do miejscowości usytuowanych w województwie opolskim, jednak w dalszej kolejności znajdziemy tu województwo dolnośląskie, śląskie, mazowieckie, świętokrzyskie, małopolskie oraz punkty poza granicami Polski. W Prudniku wyróżniają się tylko 3 najbliższe województwa tj. opolskie, dolnośląskie i śląskie.

Najwięcej podróży do swoich klientów wykonują firmy z obszaru Nysy, natomiast najmniej takich wyjazdów rozpoczyna się w Głubczycach. Ponadto, w trakcie przeprowadzania badań duża część respondentów odpowiadała, że jeśli chodzi o podróże do konkretnych klientów, to trudno mówić tu o systematyczności. Oznacza to, że niektóre wyjazdy odbywają się regularnie, a pozostałe bardzo rzadko lub są jednorazowe.

Jako cel podróży wskazane zostały miejscowości ze wszystkich 16 województw Polski, jednak w większości z nich można mówić jedynie o pojedynczych wyjazdach. Podróże te odbywają się najczęściej do punktów pozostających w najbliższym otoczeniu OF PN 2020, tj. do województw: opolskiego, dolnośląskiego i śląskiego.

3.7. Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem analizy połączeń komunikacyjnych

3.7.1. Tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne

Lokalizację terenów przeznaczonych obecnie pod budownictwo mieszkaniowe determinują dokumenty planistyczne, takie jak Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejsce Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Najbardziej atrakcyjne pod względem komunikacyjnym są tereny



Biurowo projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zlokalizowane blisko centrów miast, ponieważ są to obszary dobrze skomunikowane drogowo i z reguły posiadające dobrze funkcjonującą komunikację publiczną. Problemem jaki można zaobserwować na takich terenach jest deficyt miejsc parkingowych. Obszary oddalone od centrów miejscowości są przeznaczone głównie pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne. Nie występuje tu problem braku miejsc parkingowych, jednak obszary te często charakteryzują się bardzo słabą dostępnością komunikacyjną (drogi gruntowe) oraz nierzadko całkowitym brakiem występowania komunikacji publicznej.

Polityka rozwoju mieszkalnictwa w gminach powinna uwzględniać kierunki rozwoju w tym zakresie. W szczególności system transportu publicznego, a także planowane inwestycje drogowe powinny rozwijać się na obszarach, na których powstają nowe budynki. To gmina powinna podążać za potrzebami mieszkańców, czyli dostosowywać system transportu publicznego do zgłaszanego popytu. Jedyną formą oddziaływania władz samorządowych na kierunki rozwoju mieszkalnictwa jest Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Ze względu na ścisłą i historyczną zabudowę w centrach miejscowości, budownictwo mieszkaniowe powinno rozwijać się poza ścisłymi centrami.

Przy istniejącym lub planowanym drogowym układzie komunikacyjnym, nowe obszary zabudowy mogą być umiejscawiane przy każdej drodze publicznej. Planowanie powinno odbywać się z uwzględnieniem obowiązujących dla danej kategorii drogi przepisów dotyczących linii zabudowy oraz sposobu obsługi komunikacyjnej tych obszarów:

- linia zabudowy na obszarach zabudowanych i niezabudowanych, obowiązująca lub nieprzekraczalna, powinna być odpowiednio oddalona od krawędzi jezdni danej kategorii;
- dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego (hałas, spaliny), linię zabudowy powinno się odsuwać dalej niż wynika to z przepisów, szczególnie dotyczy to dróg klasy G i niższych na obszarach zabudowanych (np. nowa linia zabudowy co najmniej 20 m od krawędzi jezdni);
- w przypadku występowania historycznej linii zabudowy, dla zapewnienia ładu urbanistycznego, powinna ona pozostać bez zmian;
- przy drogach klasy A, S, GP i na głównych ciągach komunikacyjnych – wskazane jest stosowanie pasów zieleni izolacyjnej, tak by zniwelować uciążliwości, szczególnie akustyczne, związane z ruchem drogowym i w ten sposób nie powodować konieczności budowy ekranów akustycznych; natomiast przy pozostałych klasach dróg działania takie mogą być rekomendowane w uzasadnionych przypadkach;
- ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz unikanie przejazdów tranzytowych, obsługa terenów przyległych do dróg klasy GP i G powinna odbywać się wyłącznie poprzez skrzyżowania i bezpośrednio z dróg niższych klas lub dróg serwisowych.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W przypadku transportu publicznego, lokalizacja nowych obszarów zabudowy mieszkaniowej powinna uwzględniać następujące elementy:

- dostępność do istniejącej i planowanej sieci dróg wyższych klas – A, S, GP i G, która pozwoli na szybkie, komfortowe i bezpieczne dotarcie do głównych ośrodków gospodarczych województwa, a w przypadku miast, funkcjonalny układ dróg dojazdowych do centrum oraz głównych tras;
- lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych, przystanków komunikacyjnych oraz planowanych parkingów typu P+R czy B+R;
- lokalizacja węzłów przesiadkowych, pozwalających na przesiadkę co najmniej z samochodu czy roweru na transport autobusowy lub kolejowy.

Gminy powinny stymulować rozwój terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne poprzez:

- budowę dróg dojazdowych wraz z chodnikami i oświetleniem;
- budowę ścieżek rowerowych i podłączenie ich do istniejącej sieci dróg rowerowych;
- organizację komunikacji zbiorowej.

Podsumowując, kształtując nowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej powinno się brać pod uwagę lokowanie ich na obszarach atrakcyjnych dla przyszłych mieszkańców, których istniejący i planowany układ komunikacyjny oraz transportowy w sposób funkcjonalny i bezpieczny pozwala na dojazd do centrum miasta (w przypadku miejskich obszarów zurbanizowanych) i do głównych ośrodków gospodarczych (w przypadkach małych miast i wsi).

3.7.2. Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe

Na terenie OF PN 2020 zlokalizowane są dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne: Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK” (WSSE) oraz Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE). Najwięcej terenów inwestycyjnych położonych jest w gminie Nysa – aż 169 ha. Poniższa tabela prezentuje powierzchnię terenów inwestycyjnych obu wymienionych wyżej specjalnych stref ekonomicznych.

Tabela 58 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020

Lokalizacja	Powierzchnia całkowita terenów inwestycyjnych (w ha)	Rodzaj Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Grodków	9,42	WSSE
Nysa	169,54	WSSE
Otmuchów	16,98	WSSE
Prudnik	12,57	WSSE



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lokalizacja	Powierzchnia całkowita terenów inwestycyjnych (w ha)	Rodzaj Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Kietrz	7	KSSE
Głucholazy	4,6	KSSE

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość terenów inwestycyjnych OF PN 2020 położona jest blisko dróg o znaczeniu ponadlokalnym, co świadczy o ich wysokiej dostępności komunikacyjnej. Ze względu na bliskość autostrady A4, szczególnie atrakcyjne wydają się tereny inwestycyjne w Grodkowie. Tereny inwestycyjne w Nysie również wyróżniają się dobrą dostępnością drogową, głównie dzięki budowanej obwodnicy miasta oraz bliskości dwóch dróg krajowych (DK 41 i DK 46).

Jednym z zadań podmiotów wchodzących w skład OF PN 2020 jest stwarzanie dogodnych warunków do inwestowania na swoim terenie. Należy zauważyć, że potencjalny inwestor przede wszystkim zwraca uwagę na dostępność komunikacyjną obszaru, na którym planuje zrealizować inwestycję. Dlatego, chcąc wspierać rozwój produkcji, usług i logistyki, gminy w pierwszej kolejności muszą zapewnić połączenie drogowe z terenami inwestycyjnymi. Dobrym przykładem jest gmina Nysa, która już zaplanowała i przymierza się do budowy sieci dróg przy nowopowstałych terenach inwestycyjnych, znajdujących się przy obecnie budowanej obwodnicy Nysy. Pracownikom firm zlokalizowanych na terenach inwestycyjnych należy stworzyć możliwość dotarcia do pracy innym niż samochód środkiem transportu, np. piechotą, rowerem lub komunikacją publiczną.

Podsumowując, pod inwestycje najlepiej przeznaczać tereny położone blisko głównych ciągów drogowych. W szczególności rekomenduje się wyznaczenie terenów pod inwestycje przy:

- istniejącej obwodnicy Grodkowa i Głubczyc
- budowanej obwodnicy Nysy
- planowanej obwodnicy Kietrza.

Ważnym zadaniem gmin jest budowanie dróg bezpośrednio na terenach inwestycyjnych, tak aby łączyły one każdą z działek przeznaczonych pod inwestycje z drogą główną. Projektując nowe drogi należy pamiętać, aby uwzględniać przy nich chodniki i ścieżki rowerowe. Należy również umożliwić pracownikom dojeżdżanie do pracy komunikacją zbiorową.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

3.7.3. Elementy infrastruktury korzystne dla rozwoju gospodarczego OF PN 2020 oraz zapewnienia mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępu do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych

Na podstawie przeprowadzonych badań, konsultacji społecznych i spotkań z ekspertami, wszystkie inwestycje planowane do realizacji w ramach OF PN 2020 podzielono na 6 kategorii:

- budowa i remont dróg,
- budowa centrów przesiadkowych i remont infrastruktury przystankowej,
- budowa nowych miejsc parkingowych,
- budowa ścieżek rowerowych,
- wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach,
- poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej.

Poniżej przedstawiono macierz obrazującą jak realizacja każdej z inwestycji wpłynie na zapewnienie mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępu do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych. Wpływ danej inwestycji na każdy z obszarów został oceniony w skali od 1 do 5.

Tabela 59 Macierz relacji w dostępie mieszkańców do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych

	Rynek pracy	Usługi edukacyjne	Obiekty kultury i sportu	Obiekty turystyczne	SUMA
Budowa i remont dróg	5	3	4	4	16
Budowa centrów przesiadkowych i remont infrastruktury przystankowej	3	5	3	2	13
Budowa nowych miejsc parkingowych	4	2	4	3	13
Budowa ścieżek rowerowych	2	1	2	4	9



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

	Rynek pracy	Usługi edukacyjne	Obiekty kultury i sportu	Obiekty turystyczne	SUMA
Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach	4	5	2	4	15
Poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej	2	5	3	2	12
SUMA	20	21	18	19	

Źródło: Opracowanie własne.

Widzimy, że inwestycjami, które w najwyższym stopniu podniosą dostępność rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych, są: budowa i remonty dróg oraz inwestycje wpływające na wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach. Do wzrostu dostępności w najmniejszym stopniu przyczynią się inwestycje w ścieżki rowerowe. W wyniku realizacji wszystkich rodzajów inwestycji, w największym stopniu zwiększy się dostęp do usług edukacyjnych i do rynku pracy.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

4.1. Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

4.1.1. Gmina Grodków

W gminie Grodków w latach 2007-2014 doszło do 99 wypadków drogowych w których zginęło 14 osób a 141 zostały ranne. W tym samym okresie doszło do 734 kolizji drogowych. Szczegółowe dane w rozbiciu na poszczególne lata zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 60 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	12	0	24	116
2008	13	2	17	86
2009	16	2	21	74
2010	14	3	14	103
2011	15	4	24	79
2012	8	0	14	74
2013	8	0	12	101
2014	13	3	15	101
Suma	99	14	141	734

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W Grodkowie w latach 2007-2014 doszło do 12 wypadków śmiertelnych, w których zginęło 14 osób. W 2011 r. doszło do 3 wypadków śmiertelnych w których zginęły aż 4 osoby, a 2 zostały ranne. Bardzo pozytywny jest fakt, że w latach

2012-2013 nikt nie zginął w wypadku drogowym w Grodkowie. Niestety w 2014 r. w Grodkowie doszło do 3 wypadków śmiertelnych, w których śmierć poniosły 3 osoby, a 2 zostały ranne.

W Grodkowie w wypadkach śmiertelnych najczęściej brały udział dwa pojazdy. Tego typu wypadki wydarzyły się 5 razy. Trzy wypadki dotyczyły zderzenia pojazdu z pieszym, a dwa – zderzenia pojazdu z rowerem.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 61 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników

Pojazd-Pojazd	Pojazd-Rower	Pojazd-Pieszcy	Inne
5	2	3	2
Suma	12		

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

Wypadki, w których uczestnikami były dwa pojazdy, stanowią niecałe 42% wszystkich wypadków śmiertelnych zaistniałych w Grodkowie w latach 2008-2014. Wypadki z udziałem pojazdów i pieszych stanowiły 25% wszystkich zarejestrowanych zdarzeń. Wypadki z udziałem pojazdów i rowerzystów dotyczyły niecałych 17% zdarzeń.

Wypadki z rowerzystami – dane pochodzą z *Systemu Ewidencji Kolizji i Wypadków* z rzutu policyjnego. Statystyka wypadków z rowerzystami jest trudna do oszacowania ponieważ wiele tego typu zdarzeń nie jest zgłaszanych.

Najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów zostało zarejestrowanych w 2013 oraz w 2008 r. Natomiast do najmniejszej liczby wypadków z udziałem rowerzystów doszło w 2010 r. (1 wypadek). W latach 2007 i 2012 nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym poszkodowanym był rowerzysta.

Tabela 62 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze

Liczba zdarzeń z rowerzystami w Grodkowie									
Grodków	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
	0	4	2	1	2	0	5	3	17

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 miała miejsce na jezdni. Tylko 3 zdarzenia wydarzyły się na chodniku dla pieszych.

Tabela 63 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007 - 2014 według miejsca zdarzenia

Miejsce zdarzenia	Ilość
Jezdnia	14
Chodnik, droga dla pieszych	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców: **19 940** mieszkańców

Powierzchnia: **286 km²**

Długość dróg: **275,12 km**

Gęstość sieci drogowej: **96,2 km/100 km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **brak**
- Drogi Wojewódzkie: **44,94 km**
- Drogi Powiatowe: **114,82 km**
- Drogi Gminne: **115,36 km** (poza granicami miasta 90,4 km, w mieście 24,96 km)

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **0%**

DW - **16,33%**

DP - **41,73%**

DG - **41,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych:

Kolizji - **734**

Wypadki - **99**

Zabitych - **14**

Rannych - **141**

C. Struktura zabitych:

Piesznych - **3**

Rowerzystów - **2**

Kierowców samochodów osobowych - **8**

Kierowców motocykli - **1**

D. Średni wskaźnik zagrożenia w latach 2007-2014:

1. Wskaźnik demograficzny 6,125 wypadków na 10 tys. mieszkańców
2. Wskaźnik demograficzny 0,879 zabitych na 10 tys. mieszkańców
3. Ciężkość wypadków - 14 zabitych na 99 wypadki = 14,14 zabitych/100 wypadków



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4. Gęstość wypadków - 4,375 wypadków na 100 km

E. Przyczyny wypadków:

1. Wymuszenie pierwszeństwa przejazdu 25%
2. Zderzenie czołowe 25%
3. Nadmierna i nieprzystosowana do warunków panujących na drogach prędkość 17%
4. Błędy pieszych, rowerzystów 33%

F. Wnioski:

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odbłaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza terenem zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).
4. Konieczność budowy nowych ciągów pieszo-rowerowych oddzielonych od ruchu samochodowego celem poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów
5. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.
6. Doraźnie oznakowanie skrzyżowań w ciągu obwodnicy Grodkowa w kierunku Wojsława, Lubrzy i Wójtowic jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości w tych miejscach.

4.1.2. Powiat nyski

Na przestrzeni lat 2007-2014 stan bezpieczeństwa na drogach w powiecie nyskim nieznacznie się polepszył. Liczba wypadków z roku na rok maleje, co jest wynikiem remontów przeprowadzonych na drogach w poprzednich latach. Śmiertelność wypadków również się zmniejszyła, ale nadal pozostaje na zbyt wysokim poziomie (około 13 osób rocznie). Zadawalający spadek odnotowano jeśli chodzi o liczbę rannych która na przestrzeni lat zmniejszyła się o 42%. Liczba kolizji spadła tylko w nieznacznym stopniu i nadal pozostaje na nieakceptowanym poziomie.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 64 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	109	14	136	1136
2008	114	20	137	1147
2009	110	15	141	1253
2010	86	12	95	1446
2011	109	8	134	1181
2012	93	14	125	1079
2013	91	11	110	1150
2014	75	14	78	1085
Suma	787	108	956	9477

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie nyskim doszło do 101 wypadków ze skutkiem śmiertelnym w których zginęło 108 osób. Niestety liczba wypadków śmiertelnych nie zmniejsza się, co należy ocenić negatywnie.

W podziale na kolejne lata widać, że największy spadek liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym odnotowano w Nysie – wartość zmniejszyła się aż o 66%. Wynika to z tego, że to właśnie w Nysie jest przeprowadzanych najwięcej remontów dróg oraz działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W pozostałych gminach od początku dochodziło do znacznie mniejszej liczby wypadków, stąd różnice w ich poziomie są nieznaczne.

Tabela 65 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiu na lata 2007-2014

Gmina/Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Głuchołazy	2	2	1	1	2	1	2	1
Kamiennik	0	0	1	0	0	0	0	0
Korfantów	0	2	0	0	0	2	1	0
Łambinowice	0	2	1	1	0	0	1	2
Nysa	6	6	3	5	2	3	3	2
Otmuchów	0	2	0	2	0	1	1	1
Paczków	1	4	2	2	3	3	2	2



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

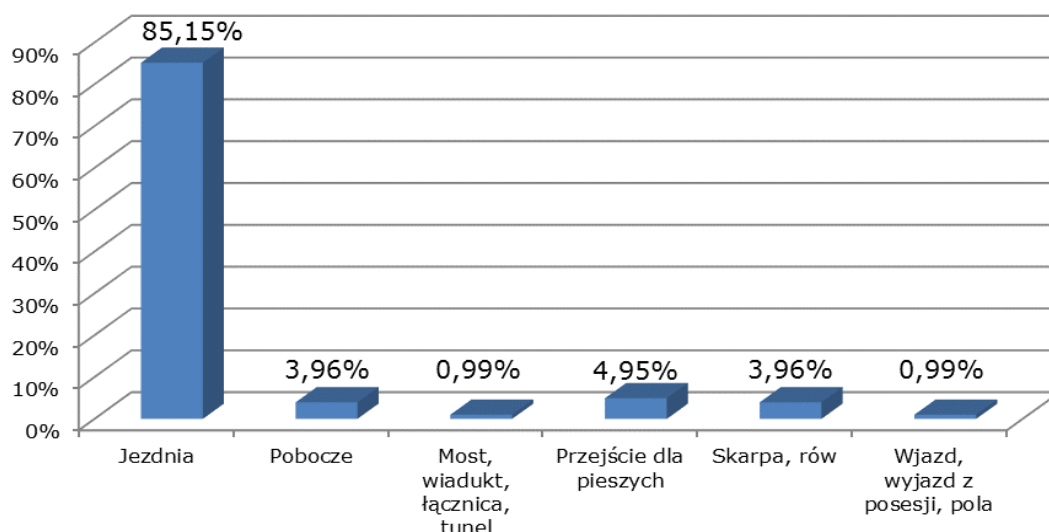
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Pakosławice	1	0	2	1	0	2	0	2
Skoroszyce	2	1	2	0	1	2	1	3
Suma	12	19	12	12	8	14	11	13

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Miejscem w którym najczęściej dochodziło do wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 była jezdnia (85,15%) oraz przejście dla pieszych (niecałe 5%).

Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Wypadki z rowerzystami – miastami, w których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami, są Nysa i Głucholazy. Co więcej, w Nysie z roku na rok rośnie liczba wypadków. Najrzadziej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi w Łąbinowicach i Skoroszycach.

Tabela 66 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Gmina	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Paczków	1	1	2	2	2	3	3	2	16
Otmuchów	-	-	3	-	3	2	2	2	12
Nysa	23	12	19	22	25	23	31	27	182



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Głucholazy	-	2	4	4	8	3	7	5	33
Korfantów	-	1	-	-	1	3	2	-	7
Łambinowice	-	-	-	-	2	-	-	-	2
Skoroszyce	-	-	-	1	1	1	1	-	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Kolizji i Wypadków (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów zdarzyła się na jezdni. Jest to wynikiem braku ścieżek rowerowych i pasów ruchu dla rowerów. Do nielicznych zdarzeń doszło na chodniku lub drodze dla pieszych. Proponuje się zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poprzez budowę infrastruktury rowerowej niekolidującej z ruchem samochodowym i pieszym.

Tabela 67 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014

Rodzaj miejsca	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głucholazy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
Jezdnia	15	11	160	28	6	2	4
Chodnik, droga dla pieszych	-	-	10	5	-	-	-
Przejście dla pieszych	-	-	5	-	-	-	-
Droga dla rowerzystów	-	1	6	-	-	-	-
Most, wiadukt, łącznica, tunel	1	-	-	-	-	-	-
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	-	-	1	-	1	-	-
Razem	16	12	182	33	7	2	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców - **141 tys.**

Powierzchnia - **1224 km²**

Długość dróg - **1111 km**

Gęstość sieci drogowej - **93km / 100 km²**

B. Drogi wg kategorii (długości):



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

DK - **75 km**

DW - **96 km**

DP - **595 km**

DG - **345 km**

C. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **6,75%**

DW - **8,64%**

DP - **53,55%**

DG - **31,05%**

D. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolizji - **9477**

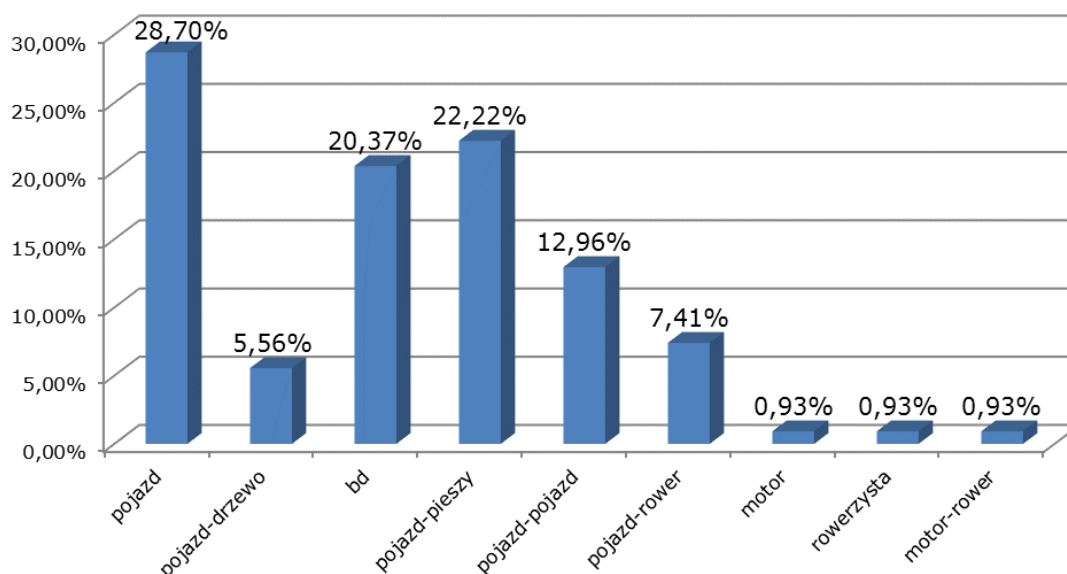
Wypadki - **787**

Zabitych - **108**

Rannych - **956**

E. Struktura wypadków:

Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

F. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 69,75 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 9,625 zabitych na 100 tys. mieszkańców



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

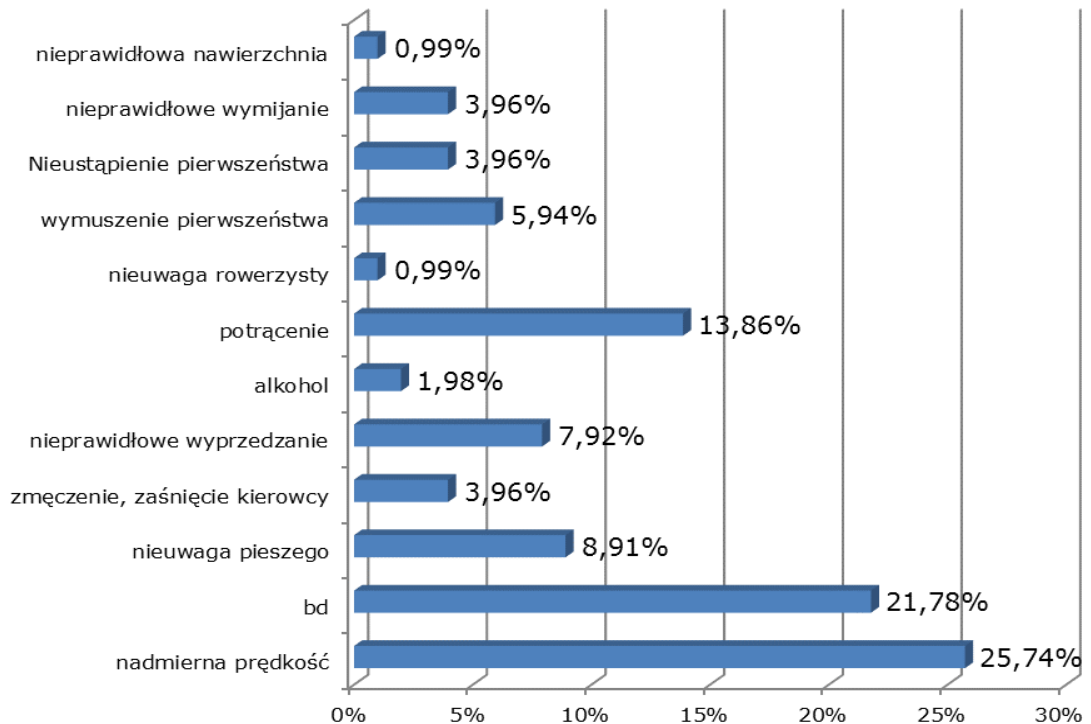
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Ciężkość wypadków – 108 zabitych na 787 wypadki = 13,72 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków – 8,75 wypadków na 100 km

G. Przyczyny wypadków:

Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

H. Wnioski:

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo w miastach np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych)
3. Szerokie propagowanie (poprzez szkoły, media, spotkania społeczne) używania elementów odbłaskowych w czasie poruszania się poza terenem zabudowanym od zmierzchu do świtu zarówno przez pieszych i rowerzystów
4. W związku ze zmniejszeniem się komunikacji publicznej wzrosła ilość pieszych i rowerzystów poruszających się do głównych ciągów komunikacyjnych
5. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków)



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość

6. Stosowanie elementów spowalniających ruch – w tym temacie pojawiły się takie elementy na drogach wojewódzkich na terenie powiatu nyskiego niemniej jednak ich projekt i wykonanie budzi wiele zastrzeżeń (np. ostre wysokie krawężniki zamiast odpowiednich profili)

7. Utrzymanie skrzyżowań w celu uzyskania właściwej widoczności.

4.1.3. Powiat prudnicki

Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim z roku na rok spada. Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 258 wypadków drogowych oraz do 2462 kolizji. Zadowolające jest to, że liczba wypadków w 2014 r. zmniejszyła się w stosunku do 2007 r. o 51%. Liczba kolizji w 2014 r. jest niższa o 27% w porównaniu do 2010 r., w którym doszło do największej ich liczby w badanym okresie.

Do największej liczby wypadków dochodzi w gminie Prudnik oraz w gminie Głogówek. Liczba wypadków w gminie Prudnik w 2014 r. zmniejszyła się w stosunku do 2007 r. o 35%. Natomiast w gminie Głogówek na przestrzeni lat liczba wypadków zmniejszyła się o 52%.

Tabela 68 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

Rok	Gm. Biała	Gm. Głogówek	Gm. Lubrza	Gm. Prudnik
2007	8	17	6	20
2008	7	8	5	15
2009	8	5	4	13
2010	11	6	5	15
2011	5	5	1	16
2012	8	4	3	13
2013	2	6	4	13
2014	2	8	5	10
Razem	51	59	33	115

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby kolizji w powiecie prudnickim dochodzi w gminie Prudnik i gminie Głogówek. Niepokojący jest fakt, że liczba kolizji w Głogówku nie spada, tylko wciąż pozostaje na takim samym poziomie lub wzrasta. Natomiast w gminach

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Biała, Lubrza i Prudnik zauważa się spadek liczby kolizji – o 43% w Lubrzy i 32% w Białej i Prudniku.

Tabela 69 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

Rok	Liczba kolizji			
	gm. Biała	gm. Głogówek	gm. Lubrza	gm. Prudnik
2007	53	75	30	192
2008	29	85	27	166
2009	36	70	31	154
2010	61	104	26	179
2011	39	72	15	194
2012	32	73	22	169
2013	39	69	28	136
2014	36	72	17	131
Razem	325	620	196	1321

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 41 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Zgodnie z danymi pochodzącymi ze statystyk policyjnych, w Białej od 2013 r. nie doszło do ani jednego wypadku, w którym zginęliby ludzie. W Lubrzy dochodzi do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych. Najwyższą liczbę wypadków śmiertelnych odnotowano w Głogówku, szczególnie w 2008 r. – w miejscowości doszło wówczas do 7 wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Tabela 70 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

Rok	Biała	Głogówek	Lubrza	Prudnik
2007	2	2	0	1
2008	1	7	1	2
2009	2	3	1	1
2010	3	1	1	0
2011	0	2	0	2
2012	1	1	1	2
2013	0	1	0	1



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

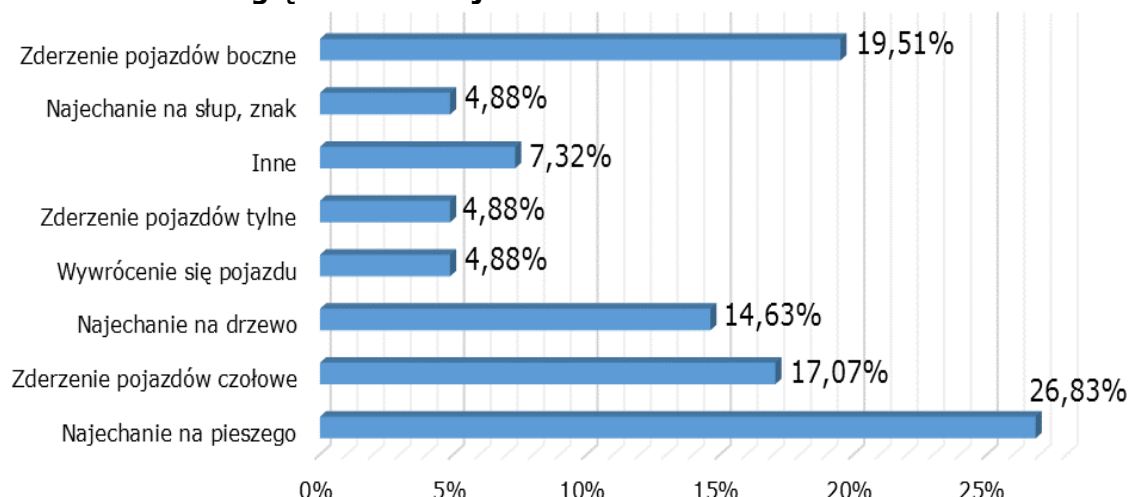
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rok	Biała	Głogówek	Lubrza	Prudnik
2014	0	0	1	1
Razem	9	17	5	10

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Drugim rodzajem najczęstszych wypadków było zderzenie pojazdów boczne (19,51%) i czołowe (17,07%). Razem stanowiły one 36,58% wszystkich wypadków.

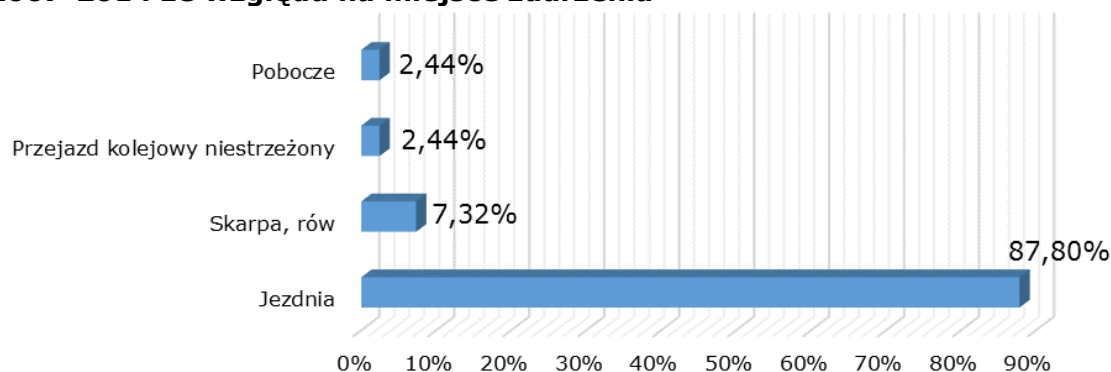
Wykres 10 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Ponad 87% wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim miało miejsce na jezdni. Do 7,32% wypadków doszło w okolicy skarp i rowów.

Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wypadki z rowerzystami – w powiecie prudnickim najczęściej dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów w gminie Prudnik. W 2008 r. doszło tam do aż 14 wypadków z udziałem rowerzystów. Na szczęście od 2011 r. liczbę tego rodzaju wypadków cechuje tendencja spadkowa, co należy ocenić pozytywnie. Dużo mniej wypadków zgłoszono w gminie Biała. W gminie Lubrza od 2012 r. nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym uczestniczyłby rowerzysta.

Tabela 71 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Gmina	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	razem
Prudnik	8	14	7	5	9	8	7	8	66
Biała	-	1	-	-	-	1	-	-	2
Lubrza	-	-	1	1	1	-	-	-	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

W powiecie prudnickim najczęstszym miejscem wypadków z udziałem rowerzystów jest jezdnia. W Prudniku sporadycznie dochodzi do wypadków na drodze dla rowerów.

Tabela 72 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Prudnik	Biała	Lubrza
Jezdnia	54	2	3
Chodnik, droga dla pieszych	2	-	-
Przejście dla pieszych	3	-	-
Droga dla rowerzystów	4	-	-
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	1	-	-
Pobocze	1	-	-
Pas dzielący jezdnie	1	-	-
Razem	66	2	3

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców: **56 608 mieszkańców**

Powierzchnia: **572 km²**

Długość dróg: **503,4 km**

Gęstość sieci drogowej: **88 km/100km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **57,3 km**
- Drogi Wojewódzkie: **55,6 km**
- Drogi Powiatowe: **245,3 km**
- Drogi Gminne: **145,2 km**

B. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **11,38 %**

DW - **11,04%**

DP - **48,73%**

DG - **28,84%**

C. Skutki zdarzeń drogowych (KPP w Prudniku)

Kolizji - **2462**

Wypadki - **258**

Zabitych - **36**

Rannych - **290**

D. Struktura i przyczyny wypadków

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 12 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

E. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 57 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 7,95 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków – 36 zabitych na 258 wypadki = 13,95 zabitych/100wypadków

Gęstość wypadków – 6,375 wypadków na 100 km drogi

F. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odbłaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza terenem zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).
4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków

w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

5. Utworzenie większej liczby ciągów pieszo-rowerowych lub przebudowa już istniejących, w celu zwiększenia komfortu poruszania się pieszych i rowerzystów.

4.1.4. Powiat głubczycki

W powiecie głubczyckim do największej liczby wypadków doszło w 2008 r. (62 wypadki). Najmniej wypadków zdarzyło się w 2014 r. (23 wypadki). Liczba kolizji z biegiem lat zmniejsza się, z 253 wypadków w 2007 r., spadła do 198 wypadków w 2014 r. Liczba zabitych największa była w 2007 r. (8 zabitych), a najmniejsza w latach 2012-2013 (po 3 osoby). Największemu spadkowi uległa liczba rannych, z 87 osób w 2008 r. do 21 osób w 2014 r.

Tabela 73 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolizji
2007	48	8	48	253
2008	62	4	87	268
2009	58	6	64	307
2010	42	5	53	268
2011	41	4	45	219
2012	43	3	54	199
2013	28	3	23	270
2014	23	5	21	198
Razem	345	38	395	1982

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując liczbę wypadków z udziałem pieszych zaobserwowano, że stanowią one średnio 17% wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie głubczyckim. Najwięcej wypadków, w których brali udział piesi, wydarzyło się w 2009 r., a najmniej w 2013 r. Z kolei udział wypadków z pieszymi w całościowej liczbie wypadków mających miejsce w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 był największy w 2014 r. (niecałe 22%) oraz w 2011 r. (około 19,5%).

Analizując liczbę zabitych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni około 15% wszystkich osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Najmniej zabitych pieszych odnotowano w latach 2007-2011 a najwięcej w latach 2012-2014, co świadczy o tendencji wzrostowej śmiertelności pieszych



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w wypadkach, co należy ocenić negatywnie. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007 -2014 wystąpił w latach 2012-2013 (w każdym roku po 40%).

Analizując liczbę rannych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni średnio około 13% wszystkich rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Liczba rannych z roku na rok sukcesywnie spada, co należy ocenić pozytywnie. Największą liczbę rannych pieszych zarejestrowano w latach 2008-2009 (po 10 osób w każdym roku), a najmniejszą w 2013 r. i latach kolejnych. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych wystąpił w 2011 r. (około 15,5%), natomiast najmniejszy w 2013 r. (jedynie około 4%).

Liczba kolizji z udziałem pieszych stanowi niewielką część wszystkich kolizji mających miejsce w powiecie głubczyckim, bo tylko około 3%. Największa liczba kolizji z udziałem pieszych wystąpiła w 2014 r. (10 zdarzeń), a najmniejsza w 2010 r. (5 zdarzeń).

Tabela 74 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Udział	Liczba zabitych	Udział	Liczba rannych	Udział	Liczba kolizji	Udział
2007	6	12,50%	1	7,14%	6	12,50%	7	2,77%
2008	10	16,13%	0	0,00%	10	11,49%	9	3,36%
2009	11	18,97%	1	10,00%	10	15,63%	9	2,93%
2010	6	14,29%	0	0,00%	7	13,21%	5	1,87%
2011	8	19,51%	1	16,67%	7	15,56%	8	3,65%
2012	7	16,28%	2	40,00%	5	9,26%	6	3,02%
2013	3	10,71%	2	40,00%	1	4,35%	6	2,22%
2014	5	21,74%	2	22,22%	3	14,29%	10	5,05%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując zmienność (porównanie największej i najmniejszej wartości) liczby wypadków, kolizji, rannych i zabitych pieszych, zaobserwowano, że największy spadek wartości cechuje liczbę rannych. W 2013 r. zaobserwowano 90-procentowy spadek liczby rannych w porównaniu z 2008 r. i 2009 r., co należy ocenić bardzo pozytywnie. Liczba wypadków również uległa zmniejszeniu. Porównując 2009 r. z 2013 r. zaobserwowano 73-procentowy spadek. Pomimo spadku liczby wypadków,



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

liczba zabitych pieszych wzrosła. I to dwukrotnie. Wypadków drogowych jest mniej, ale wzrosła liczba kolizji.

Łącznie w powiecie głubczyckim na przestrzeni lat 2007-2014 doszło do 345 wypadków drogowych. Wypadki śmiertelne stanowiły niecałe 10% wszystkich zdarzeń. Najwięcej zabitych w wypadkach drogowych zarejestrowano w Głubczycach (71,05%) oraz w Baborowie (13,16%).

Tabela 75 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Miejscowość	Liczba zabitych	Udział
Baborów	5	13,16%
Branice	3	7,89%
Głubczyce	27	71,05%
Kietrz	3	7,89%
Razem	38	100,00%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Do największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 dochodziło na jezdni oraz na chodniku.

Tabela 76 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Głubczyce	Kietrz	Branice
Jezdnia	41	11	6
Chodnik, droga dla pieszych	2	-	-
Droga dla rowerzystów	1	-	-
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	-	1	-
Pobocze	1	-	-
Parking, plac	1	-	-
Razem	46	12	6

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców - **47 262 tys.**

Powierzchnia - **673 km²**



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Długość dróg - **631,77 km**

Gęstość sieci drogowej - **96,85 km / 100 km²**

Drogi wg kategorii (długości):

DK - **22 km**

DW - **71,5 km**

DP - **336,47 km**

DG - **201,8 km**

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **3,48%**

DW - **11,32%**

DP - **53,26%**

DG - **31,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolizji - **1982**

Wypadki - **345**

Zabitych - **38**

Rannych - **395**

C. Struktura zabitych:

Piesi - **9**

Inni - **29**

D. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

1. Wskaźnik demograficzny 91,125 wypadków na 100 tys. mieszkańców

2. Wskaźnik demograficzny 8,04 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków - 38 zabitych na 345 wypadki = 11 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków - 6,625 wypadków na 100 km

E. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odbaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).

4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

4.2. Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.

Szczegółowa analiza bezpieczeństwa znajduje się w załączniku **2B Tom I – analiza bezpieczeństwa, załączniku 6 Wstęp do analizy bezpieczeństwa oraz w załączniku 7E Mapa – wypadki śmiertelne.**

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 najczęstszą przyczyną wypadków jest nadmierna prędkość. W celu zmniejszenia prędkości z jaką poruszają się kierowcy, zaleca się zastosowanie środków uspokojenia ruchu. Należą do nich:

- odcinkowe zmiany rodzaju nawierzchni na drogach dwupasmowych dwukierunkowych,
- progi zwalniające,
- wyspy z odgiętym torem jazdy lub naprzemienne wyznaczanie miejsc parkingowych - w centrum wyłącznie na jezdni, równoległe do krawężnika,
- zwężenie przekroju pasów ruchu z wprowadzeniem środkowej wysepki kanalizującej kierunki ruchu,
- optyczne zawężenie pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego
- ronda.

W celu likwidacji miejsc niebezpiecznych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020, w odniesieniu zarówno do ruchu samochodowego jak i do ruchu pieszego oraz rowerowego, proponuje się ogólne działania dotyczące:

- poprawy szorstkości nawierzchni na skrzyżowaniach i przed przejściami dla pieszych,
- budowę przejść dla pieszych z azylem „przesunięte”,
- unowocześnienie istniejących przejść poprzez zamontowanie ostrzegawczych świateł wmontowanych w jezdnię,
- lepsze oświetlenie przejść w nocy,
- usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.
- zastosowanie luster drogowych w miejscach słabo widocznych dla kierujących,
- budowę ścieżek rowerowych i pasów pieszo-rowerowych,
- ścinka poboczy umożliwi przystosowanie drogi do ruchu pieszego i rowerowego.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W związku z powyższym członkowie Partnerstwa przeprowadzą szereg inwestycji zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.

Gmina/powiat	Nazwa projektu
Gmina Biała	– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań – Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą
Gmina Branice	– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice – Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice
Gmina Głuchołazy	– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy – Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy – Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy
Gmina Głubczyce	– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce – Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce – Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim
Gmina Grodków	– Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków – Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych
Gmina Kietrz	– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań – Budowa dróg rowerowych
Gmina Korfantów	– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów – Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów
Gmina Lubrza	– Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/powiat	Nazwa projektu
	– Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40) – Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic
Gmina Łambinowice	– Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. – Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych – Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie – Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów – Budowa ścieżek rowerowych
Gmina Nysa	– Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego – Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa – Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych – Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głucholazy – Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa – Budowa oświetlenia dróg oraz doświetlenia miejsc niebezpiecznych – Rozbudowa istniejącej sieci ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych – Wprowadzanie rozwiązań, oznakowania i urządzeń dla poprawy bezpieczeństwa ruchu
Gmina Otmuchów	– Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej) – Wyznaczenie pasów do lewoskrętu – Oznakowanie skrajni jezdni – Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych – Wytyczenie oraz budowa chodników – Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych – Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym – Montaż stojaków rowerowych

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/powiat	Nazwa projektu
	– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego
Gmina Paczków	– Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków – Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielanie pasów do lewoskrętu – Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie
Gmina Prudnik	– Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów – Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku – Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik – Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów
Gmina Skoroszyce	– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych – Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46 – Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym
Powiat głubczycki	– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych
Powiat nyski	– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego
Powiat prudnicki	– Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu – Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim

Źródło: Opracowanie własne.

4.3. Podsumowanie

Wypadki drogowe i ich ofiary są wielkim, a zarazem niedostrzegającym przez społeczeństwo, problemem zdrowia publicznego, wymagającym zdecydowanych, stałych, wielokierunkowych działań prewencyjnych. Czynnikiem mającym decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego są: człowiek, droga i pojazd.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wśród nich – jako czynnik sprawczy wypadków – na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek; inne czynniki mają tu dużo mniejsze znaczenie. Według Komendy Głównej Policji to właśnie zachowanie człowieka na drodze i nieprzestrzeganie przepisów drogowych najczęściej prowadzi do wypadków. Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze powiatów i gmin wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego 2020, to niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim jazda z nadmierną prędkością oraz niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego. Co więcej, duży wpływ na wypadkowość ma niska jakość infrastruktury drogowej, brak przebudowy kolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych.

Podstawowym grzechem kierowców jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego; nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu; nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie, wymijanie; nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Z analizy danych o wypadkach śmiertelnych wynika, że problem przemieszczania się kierowców będących pod wpływem alkoholu nie jest duży.

Okolo 20% wypadków, do których dochodzi na terenie Partnerstwa Nyskiego, to wypadki z udziałem pieszych. Bezpieczeństwo tych uczestników ruchu jest ogromnie ważne, ponieważ śmiertelność pieszych jest bardzo duża. Najczęstszymi powodami wypadków z udziałem pieszych jest nieostrożne wejście na jezdnię przed nadjeżdżającym pojazdem, nieprawidłowe przekraczanie jezdni, przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu. Wiele tego typu wypadków można uniknąć dzięki wybudowaniu odpowiedniej infrastruktury dla pieszych, takiej jak przejścia dla pieszych czy ciągi pieszo-rowerowe.

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować zadania, które mają na celu modernizację infrastruktury drogowej na terenie Partnerstwa Nyskiego – należy poprawić jakość dróg i likwidować miejsca niebezpieczne. Należy skupić się również na edukacji społeczeństwa w kierunku pożądanych zmian zachowań, zapewniających bezpieczeństwo na drogach. Trzeba wzmacniać społeczną świadomość dotyczącą nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

Głównym zadaniem Wizji Zero jest zrealizowanie jej ilościowego celu głównego w okresie do 2022 r. (tj. zmniejszenie liczby wypadków ogółem oraz liczby wypadków śmiertelnych o 50%). Będzie to wymagać podjęcia wielokierunkowych działań i realizacji wielu zadań warunkujących osiągnięcie celów szczegółowych, aby wystąpił efekt synergii. Propozycje zadań wymagają weryfikacji pod kątem możliwości ich realizacji przez instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dopiero kompleksowa realizacja wszystkich działań może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego skutkiem będzie mniejsza liczba wypadków oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5. Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

5.1. Diagnoza stanu obecnego

5.1.1. Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MKZ Nysa

Bilety normalne jednorazowe

Wśród największych przewoźników obsługujących teren OF PN 2020 wyróżnia się następujące firmy: MKZ Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. oddział w Prudniku oraz PKS w Brzegu. Z uwagi na inną specyfikę Miejskiego Zakładu Komunikacji w Nysie, która swoim zasięgiem obejmuje jedynie miasto Nysa oraz okoliczne miejscowości, w analizie porównawczej spółka nie będzie ujmowana, ze względu na ograniczoną porównywalność danych.

We wszystkich analizowanych spółkach ceny biletów wzrastają proporcjonalnie wraz ze wzrostem przejechanej odległości, co jest zjawiskiem prawidłowym. Ceny biletów poszczególnych przewoźników utrzymują się na zbliżonym poziomie (od 3 zł na najkrótszych trasach do 16 zł na trasach o długości około 70 km). Najtańsze bilety sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie (ceny niższe od wartości średniej). Najdroższe (powyżej wartości średniej) stawki za przejazd na krótszych odległościach (do 13 km) obowiązują na liniach przewoźnika PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu, natomiast na dłuższych odległościach (od 14 km) najdroższe bilety sprzedaje PKS w Brzegu (znacznie powyżej wartości średniej) oraz Arriva oddział w Prudniku.

Tabela 77 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
do 3	3,30	4,30	3,50	3,60	3,68
4-5	3,70	4,30	4,50	4,20	4,18
6-8	4,60	5,80	5,50	5,00	5,23
9-10	5,00	6,20	6,00	5,80	5,75
11-13	5,90	7,20	7,00	6,50	6,65
14-16	6,60	7,40	8,00	7,67	7,42
17-20	7,00	7,80	9,00	8,25	8,01



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
21-23	7,60	8,50	10,00	9,00	8,78
24-25	7,80	9,00	10,00	9,50	9,08
26-28	8,10	9,30	11,00	10,00	9,60
29-30	8,30	9,30	11,00	10,00	9,65
31-35	9,20	10,00	12,00	11,00	10,55
36-40	9,90	11,00	13,00	12,00	11,48
41-50	10,60	11,50	14,00	13,50	12,40
51-60	12,30	12,00	15,00	15,00	13,58
61-70	13,00	14,50	16,00	15,00	14,63

Źródło: Opracowanie własne.

Średnie ceny za 1 km przejazdu wahają się pomiędzy 46 gr a 56 gr. Najwyższe ceny za 1 km odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Brzegu, gdzie średnia cena wynosi 56 gr i ceny biletów odchylają się od średniej przeciętnie o 40 gr. Najniższe wartości odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Nysie, gdzie średnia cena za 1 km przejazdu wynosi 46 gr, a ceny za przejazd tej odległości odchylają się od średniej przeciętnie o 35 gr.

Tabela 78 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
do 3	1,65	2,15	1,75	1,80
4-5	0,82	0,96	1,00	0,93
6-8	0,66	0,83	0,79	0,71
9-10	0,53	0,65	0,63	0,61
11-13	0,49	0,60	0,58	0,54
14-16	0,44	0,49	0,53	0,51
17-20	0,38	0,42	0,49	0,45
21-23	0,35	0,39	0,45	0,41

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
24-25	0,32	0,37	0,41	0,39
26-28	0,31	0,36	0,42	0,37
29-30	0,29	0,32	0,38	0,34
31-35	0,28	0,30	0,36	0,33
36-40	0,26	0,29	0,34	0,32
41-50	0,23	0,25	0,31	0,30
51-60	0,22	0,22	0,27	0,27
61-70	0,20	0,22	0,24	0,23

Źródło: Opracowanie własne.

Wraz ze wzrostem długości trasy przeciętna cena za 1 km przejazdu maleje u każdego z przewoźników. Na krótszych trasach najniższe średnie stawki za 1 km oferują Arriva oddział w Prudniku oraz PKS w Nysie, natomiast na dłuższych – PKS w Nysie i PKS w Głubczycach. Na dłuższych trasach najdroższe bilety obowiązują u przewoźnika Arriva Sp. z o.o. oraz w PKS w Brzegu.

Bilety normalne miesięczne

Bilety miesięczne na odcinkach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 122,50 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km) do 350 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Średnia cena biletów miesięcznych, obowiązujących na liniach przewoźników o długości nieprzekraczającej 25 km, wynosi około 216,01 zł. Ceny odchylają się od średniej przeciętnie o 59,34 zł. Najdroższe ceny biletów, znacznie przekraczające średnią cenę na danej linii, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu. Najtańsze bilety sprzedawane są przez spółkę Arriva (oddział w Prudniku).

Bilety ulgowe jednorazowe

Wśród przewoźników obowiązują również bilety ulgowe. Arriva Sp. z o.o. PKS w Nysie, PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu posiadają w cenniku ulgi ustawowe, tj.: 37%, 49%, 78%, 93% oraz 95%. PKS w Nysa oraz PKS w Głubczycach posiadają dodatkowo ulgę 51%, natomiast PKS w Brzegu oferuje dwie dodatkowe ulgi handlowe 50% (na trasach z terenu Gminy Lubrza do Brzegu – dla osób, które ukończyły 70 lat i są zameldowane na terenie Gminy Lubrza) oraz 70% (na trasach z terenu Gminy Skarbimierz do Brzegu – dla emerytów i rencistów zameldowanych na terenie Gminy Skarbimierz). Arriva spółka z o.o. w swoim cenniku posiada dodatkowo ulgę handlową w wysokości 30%.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 79 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi

Odległość w km	Arriva		PKS Nysa		PKS Głubczyce		PKS Brzeg	
	37%	49%	37%	49%	37%	49%	37%	49%
do 3	2,27	1,84	2,08	1,68	3,15	2,19	2,21	1,79
4-5	2,65	2,14	2,33	1,89	3,15	2,19	2,84	2,3
6-8	3,15	2,55	2,90	2,35	4,10	2,96	3,47	2,81
9-10	3,65	2,96	3,15	2,55	4,10	3,16	3,78	3,06
11-13	4,10	3,32	3,72	3,01	4,73	3,67	4,41	3,57
14-16	4,83	3,91	4,16	3,37	4,83	3,77	5,04	4,08
17-20	5,20	4,21	4,41	3,57	5,04	3,98	5,67	4,59
21-23	5,67	4,59	4,79	3,88	5,36	4,34	6,30	5,10
24-25	5,99	4,85	4,91	3,98	5,36	4,59	6,30	5,10
26-28	6,3	5,10	5,10	4,13	5,36	4,74	6,93	5,61
29-30	6,3	5,10	5,23	4,23	5,36	4,74	6,93	5,61
31-35	6,93	5,61	5,80	4,69	6,92	5,1	7,56	6,12
36-40	7,56	6,12	6,24	5,05	6,92	5,61	8,19	6,63
41-50	8,51	6,89	6,68	5,41	7,56	5,87	8,82	7,14
51-60	9,45	7,65	7,75	6,27	7,56	6,12	9,45	7,65
61-70	9,45	7,65	8,19	6,63	9,45	7,4	10,08	8,16

Źródło: Opracowanie własne.

Z punktu widzenia uczniów i studentów najdroższe przejazdy obowiązują na liniach PKS w Brzegu oraz Arriva o/Prudnik (odległości od 13 do 70 km), a na krótszych trasach (odległość do 13 km) najdroższe bilety sprzedawane są przez PKS w Głubczycach. Najbardziej przyjaznym przewoźnikiem dla studentów jest PKS w Nysie oraz PKS w Głubczycach, gdzie odnotowano najtańsze bilety.

Bilety miesięczne ulgowe

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37% mieszczą się w przedziale od 77,18 zł (na najkrótszych odległościach, tj. do 3 km) do 220,50 zł (na najdłuższych odległościach, tj. 21-25km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od wartości średniej, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najniższe – przez spółkę Arriva.

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 49% na odległościach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 62,48 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km)



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

do 178,50 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od średniej ceny sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najtańsze przez spółkę Arriva.

5.1.2. Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)

Komunikację na terenie miasta i gminy Nysa zapewnia spółka MZK w Nysie, natomiast na terenie miasta Prudnik – Arriva oddział w Prudniku. U przewoźnika MZK w Nysie istnieje podział na 3 strefy. Cena biletu na terenie jednej strefy wynosi 2,40 zł, natomiast bilet ulgowy odpowiednio 50% wartości biletu normalnego, czyli 1,20 zł. Bilet 2-strefowy kosztuje 2,80 zł. Bilet obejmujący zasięgiem 3 strefy kosztuje 4 zł, natomiast ulgowy 2 zł. Z kolei na terenie Prudnika cena biletu normalnego wynosi 1,40 zł, jednak od tej ceny nie są przewidziane żadne ulgi.

W punktach sprzedaży MZK w Nysie oferowane są również bilety czasowe: 3-godzinny, jednodniowy oraz weekendowy (ważny od piątku od godziny 17:00 do godziny 23:59 w niedzielę), których cena mieści się w przedziale 3 – 10 zł. Dla biletów czasowych również przewidziane są ulgi w wysokości 50% wartości biletu normalnego.

Tabela 80 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik

	MZK Nysa		Arriva Prudnik	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
1 strefa	2,4	1,2	1,4	1,4
2 strefy	2,8	1,4	brak	
3 strefy	4	2		
3-godzinny	3	1,5		
jednodniowy	7	3,5		
weekendowy	10	5		

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród biletów okresowych, obowiązujących w taryfie MZK Nysa, wyróżnia się:

- bilety elektroniczne miesięczne imienne uprawniające jedną osobę do 46 przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 80 zł, 90 zł i 130 zł);
- bilety miesięczne imienne bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 100 zł, 110 zł, 150 zł);
- bilet na okaziciela bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 120 zł, 150 zł, 180 zł).



W przypadku spółki Arriva Odział w Prudniku bilet miesięczny na terenie miasta kosztuje 35 zł, natomiast ulgowy 17,50 zł.

Tabela 81 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie

	Rodzaj biletu	1 strefa	2 strefy	3 strefy
normalny (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	80	90	130
	elektroniczny bez limitu	100	110	150
	na okaziciela bez limitu	120	150	180
ulgowy (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	40	45	65
	elektroniczny bez limitu	50	55	75
	na okaziciela bez limitu	60	75	90

Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród pozostałych biletów okresowych oferowanych przez MZK w Nysie wyróżnia się:

- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 9 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 13 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 22 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 30 zł).

5.1.3. Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne)

Średnia stawka za bilety normalne spółki Przewozy Regionalne na trasach przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 wynosi 9,84 zł (za bilety na trasach nieprzekraczających 70 km). Spółka Przewozy Regionalne uwzględnia również ulgi ustawowe – 37% (uczniowie) i 51% (studenci), dla których średnie ceny biletów wynoszą odpowiednio 6,20 zł i 4,82 zł.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 82 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość

	Normalny (w zł)	Ulga 37% (w zł)	Ulga 51% (w zł)
do 5	4	2,52	1,96
6-10	4,4	2,77	2,16
11-15	5,3	3,34	2,6
16-20	6,5	4,09	3,18
21-25	7,6	4,79	3,72
26-30	8,2	5,17	4,02
31-35	9,8	6,17	4,8
36-40	10,6	6,68	5,19
41-49	11,7	7,37	5,73
50-55	13,5	8,5	6,61
56-60	14,6	9,2	7,15
61-65	15,6	9,83	7,64
66-70	16,1	10,14	7,89

Źródło: Opracowanie własne.

5.1.4. Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników

Na podstawie udostępnionych zezwoleń zidentyfikowano pozostałych przewoźników realizujących kursy przez obszar Partnerstwa Nyskiego. Są to następujące spółki:

- „BUS Jan Dąbrowski”;
- Trans-Ekspres Rafał Cholewiński;
- Usługi Transportowe Auto-Komis-Skup-Sprzedaż Samochodów Zygmunt Józef;
- Euro-Bus Kurowski Bogdan;
- Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski;
- Nyski Bus.

Spośród pozostałych przewoźników, których cenniki zostały udostępnione, na krótszych trasach najtańsze przewozy organizuje firma „Usługi Transportowe Zygmunt Józef”, natomiast najdroższe PKS Strzelce Opolskie. Równie wysokie ceny biletów na najdłuższych trasach (tj. powyżej 20 km) oferują firmy Nyski Bus oraz Euro-Bus.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

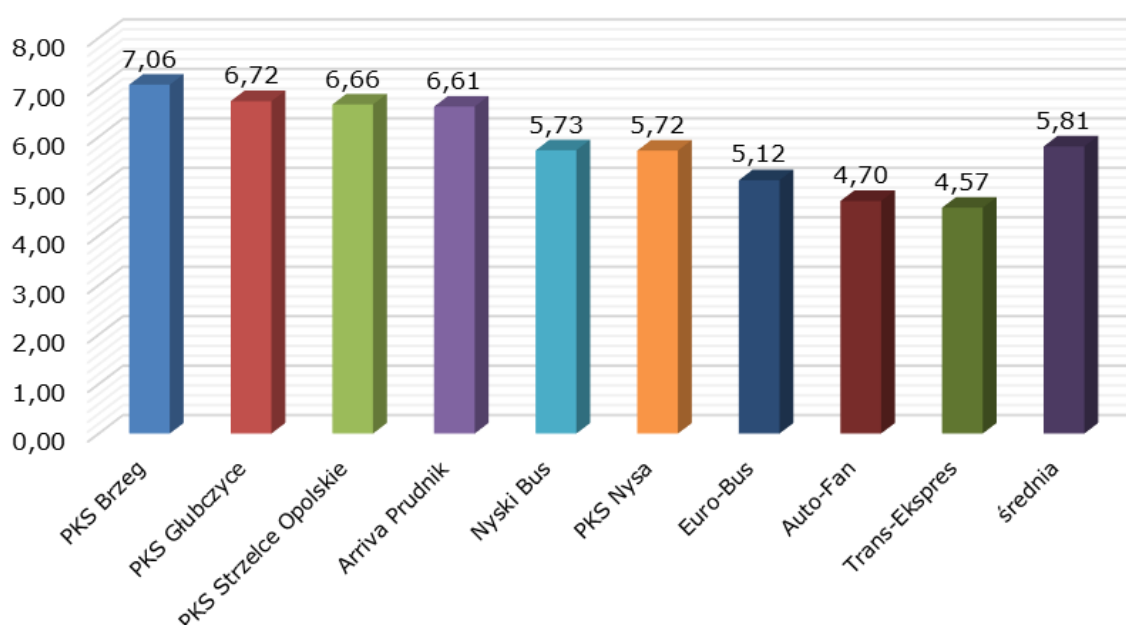
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.1.5. Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników

Spośród wszystkich badanych przewoźników najniższe ceny (poniżej wartości średniej) oferują głównie prywatni przewoźnicy. PKS w Nysie pobiera opłaty za korzystanie z usług transportowych na zbliżonym poziomie do wartości średniej. Na odcinkach do 3 km oraz 10-25 km najniższe opłaty za przejazd pobierają firmy Trans-Ekspres oraz Auto-Fan. Jedynie na odcinku trasy o długości 4-8 km najtańsze bilety sprzedawane są przez Euro-Bus.

Najwyższe średnie ceny biletów na odcinkach nieprzekraczających 25 km zaobserwowano u przewoźników: PKS w Brzegu, PKS w Głubczycach, PKS w Strzelcach Opolskich oraz w Oddziale firmy Arriva w Prudniku. Średnie ceny biletów spółki Nyski Bus oraz PKS w Nysie są bardzo zbliżone do średniej ceny biletów wszystkich przewoźników ogółem. Najniższe średnie ceny biletów sprzedawane są u przewoźników prywatnych, tj. Euro-Bus, Auto-Fan oraz Trans-Ekspres.

Wykres 13 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km



Źródło: Opracowanie własne.

5.1.6. Podsumowanie, wnioski i rekomendacje

Ze względu na specyfikę obszaru, wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowego na OF PN 2020 może być zadaniem niezwykle trudnym, ponieważ charakteryzuje się on znacznym rozproszeniem. Przedsięwzięcie jest jednak możliwe do realizacji. Ideą zintegrowanego systemu taryfowego powinno być wprowadzenie

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

jednego biletu, który będzie ważny na liniach wszystkich przewoźników. Taki bilet zapewnia pasażerom wygodę korzystania ze środków transportu publicznego oraz niższe koszty przejazdu, co, jak potwierdzono w toku przeprowadzanych badań ankietowych, jest jedną z determinant wzrostu zainteresowania transportem zbiorowym. Aktualnie, wśród osób korzystających z komunikacji publicznej tylko 8% mieszkańców wskazało, że korzystają z niej ze względu na niskie koszty. Takie wyniki pozwalają wnioskować, że transport zbiorowy wcale nie jest postrzegany przez korzystających jako tańsza alternatywa, a raczej jako jedyna możliwość przemieszczania się (w przypadku braku posiadania prawa jazdy i własnego środka transportu). Okiem mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej, podróż wcale nie jest też komfortowa (tylko 7% osób twierdzi, że korzysta z komunikacji publicznej ponieważ jest ona wygodna). Tak niskie oceny dwóch wspomnianych determinant wyboru środków transportu sprawiają, że należy opowiedzieć się za wprowadzeniem działań mających na celu poprawę wygody i opłacalności korzystania z komunikacji zbiorowej.

W związku z powyższym, rekomenduje się tworzenie związków przedsiębiorstw, w ramach których oferowany będzie wspólny bilet. Takie rozwiązanie niewątpliwie sprawi, że transport będzie dla pasażerów bardziej opłacalny i wygodny. W razie przesiadek podróżni nie będą musieli ponownie stać w kolejce po zakup jednorazowego biletu.

W przypadku braku możliwości wprowadzenia wspólnego, jednego biletu na całym obszarze Partnerstwa Nyskiego, rekomenduje się ujednolicenie (bądź dążenie do ujednolicenia) cen biletów tak, aby u każdego z przewoźników ceny na podobnych odległościach były równe lub przynajmniej zbliżone. Można wprowadzić wspólną identyfikację wizualną u wszystkich 4 przewoźników (tj. PKS Nysa, PKS Głubczyce, MZK Nysa i Arriva Prudnik).

Dodatkowo zaleca się wprowadzenie wspólnej strony internetowej, na której dostępny będzie wspólny rozkład jazdy (jasny, czytelny, zgodny z faktyczną realizacją kursów, aktualizowany na bieżąco, z wyszukiwarką połączeń). Wspólny rozkład jazdy powinien w prosty sposób umożliwiać uzyskanie informacji, który przewoźnik obsługuje daną trasę. Rozkład powinien również być zamieszczony na każdym przystanku.

Dobrym rozwiązaniem mogłoby być umiejscowienie przy większości przystanków automatów biletowych. Dzięki temu pasażer mógłby zakupić bilet na przejazd u dowolnie wybranego przez siebie przewoźnika (automaty wyposażone w funkcję wyboru przewoźnika). Takie automaty można zamieścić w głównych punktach miast (centrum, ważniejsze dzielnice), przy dworcach autobusowych oraz na głównych przystankach w mniejszych gminach i sołectwach (po jednym na każdym przystanku). Dodatkowo, takie rozwiązanie można uczynić jeszcze bardziej atrakcyjnym poprzez umożliwienie pasażerowi zakupu biletu uwzględniającego przesiadkę na linie innego przewoźnika (utworzenie specjalnego modułu w automatach, który umożliwi na etapie późniejszego rozliczania proporcjonalny podział zysków między dwoma przewoźnikami).



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

5.2. Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodne przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową)

5.2.1. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;
- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.

5.2.2. Główna grupa docelowa

Przy planowaniu centrum przesiadkowego ważne jest, aby przesiadka *door-to-door* była dosłownie przesiadką, gdzie pojazdy są ustawione drzwi w drzwi – tak, aby przejście z jednego środka transportu do drugiego było jak najmniej odczuwalne, a czas oczekiwania ograniczony do minimum. Najczęstsze powody podróży to praca, szkoła, zakupy i zdrowie. Jednak priorytetowo powinny być potraktowane osoby pracujące oraz uczące się, gdyż tylko one odbywają podróż codziennie, względnie o stałych porach dnia. Zatem to właśnie do tych grup powinna być przede wszystkim kierowana strategia. Co więcej, osoby, których najczęstszym powodem podróży są zakupy, posiadają zazwyczaj własny samochód, którym podróż jest znacznie wygodniejsza. Dzieje się tak dlatego, że wracając z większych zakupów ogromnym trudem jest dotarcie ze wszystkimi nabytymi towarami od sklepu do przystanku autobusowego, a później od przystanku docelowego do domu. Powoduje to, że osoby robiące zakupy wolą podjechać samochodem pod sam sklep, gdyż odległość na jakiej muszą wówczas dźwigać zakupy jest znacznie mniejsza. Podobnie w przypadku osób, które najczęściej podróżują w celach zdrowotnych – wskazano wprawdzie, że z tego powodu podróżuje 15% badanych, jednak ze względu na nieregularny charakter podróży, nie należy traktować jako priorytetu obsługę tego typu podróży.

5.2.3. Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego

Jak już wspomniano, priorytetem powinno być dostosowanie transportu publicznego do wymagań osób pracujących i uczących się/studiujących, gdyż tylko takie osoby podróżują regularnie o stałych porach dnia. W związku z powyższym, w planowaniu zagospodarowania terenu wokół przystanku przesiadkowego

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

priorytetem nie powinno być zaplecze handlowe i gastronomiczne (tj. sklepy, bary, restauracje), gdyż osoby dojeżdżające w godzinach porannych do pracy lub szkoły (oraz w powrotnych trasach do domu) chcą tę trasę pokonać jak najszybciej, bez żadnych dodatkowych przeszkód. W związku z tym nie mają oni czasu ani ochoty na poranne oczekiwanie przy kawie, śniadaniu (które wolą zjeść w domu – również dlatego, że jest bardziej opłacalne), ani też zakupy, które potem trzeba dźwigać. Podróż poranna powinna być jak najszybsza, gdyż długie oczekiwanie na przesiadkę, powoduje tylko i wyłącznie niechęć do transportu publicznego. Podobnie jest z podróżą powrotną, gdyż każda osoba spieszy się do swojego domu, rodziny, dzieci, obowiązków. Dlatego też osobom tym zależy na sprawnej, nieodczuwalnej przesiadce i jak najszybszym powrocie do domu. Jeżeli oczekiwanie na przesiadkę będzie zajmowało zbyt dużo czasu, wówczas tacy pasażerowie zamienią transport publiczny na transport własnym samochodem.

Przesiadka z jednego środka transportu w drugi nie powinna stanowić żadnego problemu, przejście powinno być przestronne, tak aby ludzie nie musieli się przeciskać między sobą, pomiędzy przechodzącymi nie powinny znajdować się żadne przeszkody (takie jak kosz na śmieci, barierki itp.). W związku z tym przystanki przesiadkowe powinny cechować się przede wszystkim prostotą, tak aby przemieszczenie się pomiędzy środkami transportu nie narażało na problemy i było dokonywane w sposób intuicyjny. Ponieważ OF PN nie charakteryzuje się tak dużą gęstością zaludnienia jak inne regiony Polski, przystanki przesiadkowe powinny być stosunkowo małe, ale też przejrzyste, tak aby ryzyko, że pasażer wsiądzie do nieodpowiedniego autobusu było ograniczone do minimum. Ważne jest również, aby miejsca, gdzie odbywa się przesiadka *door-to-door*, były miejscami zadaszonymi, tak aby w przypadku złych warunków atmosferycznych przesiadka również była nieuciążliwa, komfortowa. Planując infrastrukturę przystanków przesiadkowych, należy mieć na uwadze, aby stanowiska były dostosowane do typu pojazdów jakie będą na nie wjeżdżać, ponieważ duże autobusy mają inne możliwości skrętu niż małe mikrobusy. Autobusy różnią się również wysokością, zatem wysokość zadaszania wiat również powinna być odpowiednio dostosowana.

5.2.4. System informacji pasażerskiej

Jak wspomniano wyżej, ludźmi, do których głównie powinna być kierowana strategia, są osoby pracujące oraz uczące się/studiujące. W związku z tym, że osoby te stale zamieszkują na terenie OF PN 2020, nie potrzebują one specjalnego zaawansowanego systemu informacji, ponieważ obszar ten jest im doskonale znany. Specjalne, zaawansowane technologicznie tablice oraz stacjonarne punkty informacji są zbędne, co nie oznacza jednak, że system informacji nie powinien w ogóle istnieć. Rozkłady jazdy autobusów umieszczone na przystankach oraz odpowiednie oznakowanie to rozwiązania, które koniecznie muszą być wprowadzone na odpowiednim poziomie. Warto wspomnieć, że najczęstszymi pasażerami będą ludzie dojeżdżający codziennie do pracy i miejsca nauki, zatem to głównie do ich preferencji należy dostosować wszystkie ww. aspekty podróży. Osoby te będą przesiadać się

intuicyjnie, w związku z czym ważne jest, aby autobusy przyjeżdżały i odjeżdżały w sposób harmonijny, zawsze korzystając z tych samych stanowisk.

5.2.5. Logistyka

Ważnym zadaniem powinno być zintegrowanie odjazdów autobusów z przyjazdami pociągów (tam gdzie kolej jeszcze funkcjonuje) oraz odjazdami innych autobusów, co zwiększy możliwości komunikacji publicznej i w efekcie przyczyni się do wzrostu zainteresowania nią wśród pasażerów. Ważne również, aby jeden autobus nie odjeżdżał dopóki nie przyjedzie środek transportu (drugi autobus lub pociąg) z pasażerami, którzy mają zamiar się przesiąść.

5.3. Rekomendacje dla OF PN 2020

Dwa węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Główną celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszytach.

W gminach, w których nie ma dworca autobusowego (wymienione w tabeli poniżej), proponuje się stworzenie większego przystanku autobusowego wraz ze specjalną zatoką w centrum miejscowości lub w innym, najbardziej odpowiednim miejscu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gminy posiadające dworzec autobusowy	Gminy nie posiadające dworca autobusowego
Gmina Głubczyce	Gmina Biała
Gmina Głuchołazy	Gmina Branice
Gmina Grodków	Gmina Kietrz
Gmina Nysa	Gmina Korfantów
Gmina Otmuchów (umowny)	Gmina Łambinowice (brak dworca autobusowego, ale istnieje stacja PKP Łambinowice)
Gmina Paczków	Gmina Lubrza
Gmina Prudnik	Gmina Skoroszyce (jest dworzec PKP)

W poszczególnych sołectwach powinny znajdować się nowe wiaty przystankowe, które dają pasażerom komfort oczekiwania na autobus w sytuacji pogorszonych warunków atmosferycznych. Wiaty przystankowe należy zamontować w większości miejscowości (sołectw), w których kursuje komunikacja publiczna.

W pierwszej kolejności należy skupić się na odpowiednim zaplanowaniu infrastruktury dworcowej na terenie OF PN 2020. Dobrą praktyką jest wykup przez gminy od PKP terenów, na których wybudowane są dworce, a następnie remont budynków. Poszczególne gminy wchodzące w skład Partnerstwa mogą wspólnie prowadzić działania zmierzające do negocjowania z PKP remontu torów położonych na terenie Partnerstwa.

5.3.1.Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest jedną z kluczowych i najbardziej zasadnych inwestycji na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020. Miasto Nysa, jako stolica powiatu nyskiego, jest pewnego rodzaju generatorem ruchu, ponieważ znajduje się tu najwięcej jednostek administracji publicznej i samorządowej oraz placówek zdrowotnych i obiektów rekreacyjnych. Uzasadnioną lokalizacją centrum przesiadkowego są okolice dworca kolejowego w Nysie, ponieważ występuje tam stosunkowo dobre połączenie z innymi miastami województwa opolskiego, relacji Nysa – Opole oraz Nysa – Brzeg. Ponadto dworzec PKP znajduje się stosunkowo blisko dworca PKS, co zdecydowanie ułatwi integrację transportu kolejowego z publicznym transportem autobusowym. Co więcej, przy ulicy Racławickiej, gdzie usytuowane są dworce PKP i PKS, znajduje się odpowiednio duża przestrzeń umożliwiającą budowę wielopoziomowego parkingu samochodowego. To z kolei pozwoli na wdrożenie systemu Park&Ride. Ważne, by istniejące w Nysie

centrum przesiadkowe integrowało wszystkie możliwe środki transportu, w tym również transport rowerowy.

Ważną kwestią dla budowy centrum przesiadkowego w Nysie jest zintegrowanie PKS w Nysie z MZK w Nysie tak, aby Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej zapewniało mieszkańcom gmin wchodzących w skład powiatu oraz gmin z nim sąsiadujących dojazd z/do centrum przesiadkowego w Nysie. MZK powinno z kolei zapewniać transport z centrum przesiadkowego do poszczególnych dzielnic miasta Nysa i/lub sąsiadujących sołectw, a także dojazd z wszystkich dzielnic Nysy i sąsiednich miejscowości do centrum przesiadkowego.

Kolejnym argumentem przemawiającym za budową zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest istniejąca sieć drogowa. Ulica Racławicka ma przebieg równoległy do drogi krajowej 41. W pobliżu przebiega DK 46 i DW 407. W związku z tym, istnieją odpowiednie uwarunkowania dla przyłączenia do centrum przesiadkowego kursów dalekobieżnych, wykraczających poza granice województwa opolskiego. W ten sposób z centrum przesiadkowego korzystaliby również studenci szkół wyższych, których największy odsetek pochodzi z województwa opolskiego i dolnośląskiego. Skrzyżowanie DK 41 i DK 46 w Nysie, znajdujące się w pobliżu planowanego centrum przesiadkowego, jest skrzyżowaniem dla którego w toku badań odnotowano największą ilość przejeżdżających samochodów osobowych.

Wśród podstawowych niedogodności wskazywanych przez mieszkańców powiatu nyskiego najczęściej pojawiały się korki oraz niedostateczna liczba miejsc parkingowych. Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego niewątpliwie powinna przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu na terenie miasta oraz zwiększenia powierzchni parkingowych.

Oprócz zadaszonych stanowisk autobusowych powinna powstać tu również poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym, kasy biletowe, parkingi rowerowe (zadaszone) oraz samochodowe, a także stanowiska dla postoju taksówek. Można również stworzyć wypożyczalnię rowerów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego jest zamieszczenie elektronicznych wyświetlaczy z informacją pasażerską oraz automatów biletowych. Ewentualnie można wydzielić miejsca dla lokali handlowych, jednak warto pamiętać, że jeśli chcemy zapewnić przesiadki *door-to-door*, to system powinien być tak dostosowany, aby pasażerowie nie mieli czasu na zakupy. Ważne, aby od węzła przesiadkowego w Nysie odchodziła wysokiej jakości infrastruktura dróg rowerowych i dojazdowych. Oprócz transportu kolejowego priorytetem powinno być zapewnienie dobrego połączenia pomiędzy Nysą a wszystkimi gminami powiatu nyskiego i ich miejscowościami, czyli:

- gminą Paczków,
- gminą Otmuchów,
- gminą Kamiennik,
- gminą Pakosławice,
- gminą Skoroszyce,
- gminą Łambinowice,
- gminą Korfantów,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- gminą Głucholazy.

Ważne jest również zapewnienie transportu pomiędzy powiatami należącymi do Partnerstwa, zatem należy utrzymać dobre połączenie pomiędzy Nysą a Grodkowem (powiat brzeski), powiatem prudnickim oraz powiatem głubczyckim. Należy zwiększyć również liczbę kursów do Głucholaz, Otmuchowa i Paczkowa, ponieważ jak wynika z badań, na liniach tej relacji zaobserwowano zwiększony ruch. Na nyskich parkingach zaobserwowano pojazdy zarejestrowane na terenie miasta Opole, Wrocław oraz powiatów: prudnickiego, brzeskiego, opolskiego. Świadczy to o istnieniu ruchu pomiędzy wymienionymi powiatami i koniecznością utrzymywania dobrego połączenia pomiędzy miejscowościami, tak, aby w przyszłości podróżujący byli skłonni zamienić samochód na komunikację publiczną.

5.3.2. Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)

W Prudniku dworzec PKP jest obecnie oddalony od dworca autobusowego o 1,2 km. Centrum przesiadkowe powinno zostać utworzone na terenie dworca PKP, tak aby zapewnić pasażerom dogodną przesiadkę *door-to-door*. Takie usytuowanie umożliwi połączenie pomiędzy komunikacją regionalną (kolej), podmiejską i miejską (autobusy odjeżdżające do poszczególnych gmin i sołectw oraz autobusy zapewniające transport na terenie miasta). Na terenie węzła przesiadkowego powinny zostać zbudowane zadaszone stanowiska autobusowe, miejsca postoju dla TAXI. Umieszczenie wypożyczalni rowerowej umożliwia przyjeżdżającemu do Prudnika wypożyczyć rower i to nim udać się do miejsca ostatecznego celu podróży, tj. miejsca pracy, nauki itp. (pod warunkiem, że będzie ono jedynie nieznacznie oddalone od dworca). Konieczne jest, aby na terenie węzła przesiadkowego istniał zadaszony parking rowerowy (na potrzeby wdrożenia systemu Bike&Ride), na którym pasażerowie mogliby bezpiecznie pozostawić swój rower i przesiąść się w komunikację publiczną. Dla zapewnienia popularności korzystania z systemu Bike&Ride niezbędna jest rozbudowa dróg rowerowych oraz dróg dojazdowych prowadzących do węzła przesiadkowego ze strategicznych punktów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego są elektroniczne tablice przekazujące informację pasażerską, automaty biletowe, kasy biletowe oraz poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym. Priorytetowe linie komunikacyjne z miasta Prudnik jakie powinny powstać, to połączenia do następujących gmin:

- gmina Biała,
- gmina Lubrza,
- gmina Głogówek.

5.3.3. Modernizacje przystanków

Głubczyce

W Głubczycach najważniejszym działaniem jest przebudowa dworca autobusowego, tak aby mógł on pełnić funkcję zintegrowanego punktu

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

przesiadkowego, gdzie podróżni będą mogli dogodnie zmienić swój środek transportu. Konieczna jest budowa zadaszenia nad stanowiskami autobusowymi, aby w razie złej pogody pasażerowie mogli komfortowo przesiąść się w inny środek transportu. Bardzo ważne, aby na dworcu w Głubczycach infrastruktura była dostosowana do obowiązujących standardów, tj. aby znajdowały się tam: poczekalnia, zaplecze sanitarne, parkingi dla samochodów i rowerów oraz, aby zapewniony był system informacji pasażerskiej, kasy biletowe i automaty biletowe.

W Głubczycach priorytetowym połączeniem powinna być linia między Głubczycami a gminą Kietrz, gminą Branice oraz gminą Baborów, gdyż według badań największa liczba podróży zamiejscowych wśród osób pracujących występuje na wyżej wymienionych trasach.

Pozostałe gminy z dworcami

W pozostałych miejscowościach, w których znajdują się dworce, tj. w Branicach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie i Paczkowie zaleca się przebudowę dworców, tak aby mogły one pełnić funkcję mniejszych centrów przesiadkowych. W Branicach, gdzie istnieje mały dworzec, konieczny jest remont budynku, tak aby został on dostosowany do pełnienia funkcji przystanku przesiadkowego. Podobne remonty dworców dla wspomnianego celu należy wykonać w Otmuchowie i Paczkowie. W Głuchołazach i Grodkowie, Skoroszycach, Chróście i Starym Grodkowie należy wyremontować teren wokół dworca, aby po remoncie mógł on pełnić funkcję przystanku przesiadkowego, w którym zostanie zintegrowany transport kolejowy wraz z transportem autobusowym i/lub transportem prywatnym samochodowym. Najbardziej odpowiednim rodzajem tzw. „mini-przystanku/węzła przesiadkowego” jest przystanek przesiadkowy wzorowany na rozwiązaniu, które zostało zastosowane w miejscowości Pawłowice.

Pozostałe gminy bez dworców oraz sołectwa

Oprócz wymienionych miejscowości konieczne jest zapewnienie transportu z powiatu do każdej gminy, a następnie z gmin do poszczególnych sołectw. Również przy mniejszych węzłach przesiadkowych w poszczególnych gminach należy zintegrować ze sobą rozkłady jazdy autobusów, tak aby czas oczekiwania na przesiadkę nie przekraczał 15 minut. Czas przesiadki powinien zostać ograniczony do minimum, co jednocześnie skróci całkowity czas podróży. W miejscowościach, gdzie nie ma dworców, ale zamieszkuje je stosunkowo duża liczba mieszkańców, należy stworzyć większe przystanki autobusowe wraz z zatokami.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6. Strategiczne rekomendacje rozwojowe

6.1. Matryca rekomendacji strategicznych

Tabela 83 Matryca rekomendacji strategicznych

Misja
Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.
Wizja
Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy: • Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną. • Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania). • Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszczania się. • Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym. • Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko. • Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji w mieście wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.
Cel główny
Celem realizacji niniejszej Strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez:

- Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,
- Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego, który:

1. będzie przepustowy,
2. zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych,
3. zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom,
4. będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych.

Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników OF PN 2020 oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.

Cele strategiczne

CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN				CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN		CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Kierunki działań w ramach 1 celu strategicznego				Kierunki działań w ramach 2 celu strategicznego		Kierunki działań w ramach 3 celu strategicznego	
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego				KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego		KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych	
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym				KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach		KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych	
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)				KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych			
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4: Ograniczenie emisji CO ₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru							



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.2. Wizja rozwoju oraz misja dokumentu

MISJA

Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, strategiczny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszko-rowerowej. Strategia powinna być dokumentem bazowym dla prowadzonej polityki w obszarze transportu.

Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy:

Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.

Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).

Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszczania się

Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.

Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.

Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji na OF PN 2020 wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.

Cele strategiczne

Ze względu na to, że Partnerstwo Nyskie to obszar funkcjonalny, poniższe cele mają charakter jednolity dla całego obszaru. Przyczynią się one do poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej OF PN 2020, przy jednoczesnym zachowaniu zasad rozwoju zrównoważonego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

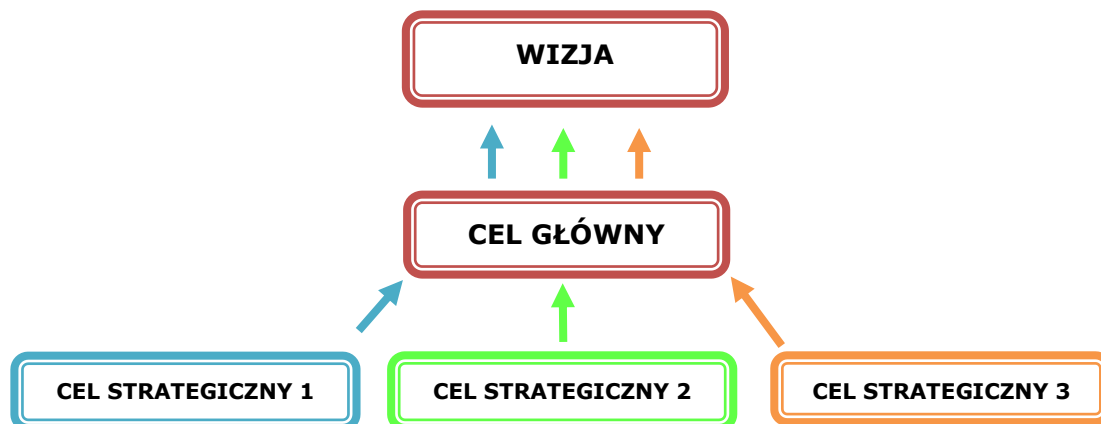
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Obszar funkcjonalny to wyodrębniony przestrzennie teren, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi oraz społeczno-gospodarczymi. Działania planowane w ramach Strategii mają zarówno charakter wewnętrzny, jak i zewnętrzny.

Rysunek 32 Zależność między wizją rozwoju a celami



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie wizji rozwoju zdefiniowano cel główny:

CEL GŁÓWNY

Celem realizacji niniejszej Strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez:

- Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,
- Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego, który:
 - o będzie przepustowy,
 - o zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych,
 - o zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom,
 - o będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych.
- Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników obszaru oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie terenem przyjaznym dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Będzie miejscem sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

Cele strategiczne i określone w następnym punkcie kierunki rozwojowe definiują pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne:

Rysunek 33 Cele strategiczne**CEL STRATEGICZNY 1:**

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Źródło: Opracowane własne.

Spodziewane korzyści dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wynikające z realizacji celów i zadań *Strategii Rozwoju Transportu OF PN*:

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego, odzwierciedlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów przemieszczania się, pozostających w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do przepływu rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.

- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc służących do odpoczynku.
- Budowa nowych ciągów dróg, usytuowanych z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom południowej Opolszczyzny docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy.

6.3. Kierunki działań

W ramach poszczególnych celów strategicznych zdefiniowano następujące kierunki działań **(kierunki działań należy utożsamiać z celami szczegółowymi)**:

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 34 Kierunki działań**CEL STRATEGICZNY 1:**

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1:** Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2:** Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3:** Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4:** Ograniczenie emisji CO₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1:** Poprawa jakości systemu drogowego.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2:** Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3:** Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1:** Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
- **KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2:** Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

Źródło: Opracowanie własne.

6.4. Przedsięwzięcia**6.4.1. Działania w ramach pierwszego celu strategicznego****CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN**

Główne działania dla celu strategicznego: *Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN* zmierzają do poprawy funkcjonowania transportu publicznego na terenie OF PN 2020.

Z przeprowadzonych analiz, wynika że głównymi problemami, które dotyczą transportu publicznego są: bardzo zły stan techniczny infrastruktury przystankowej oraz taboru autobusowego, brak skomunikowania dużej liczby miejscowości oraz mała częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, głównie poprzez remont istniejącej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej (w tym centrów przesiadkowych), zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN 2020.

Tabela 84 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 1:	
Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	
Biała	– Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.
Branice	– Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.
Głucholazy	– Modernizacja dworca PKP w m. Głucholazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa, modernizacja i budowa dojazdów pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. – Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.
Głubczyce	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Grodków	– Remont dworca w gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.
Kietrz	– Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrzu.
Korfantów	– Budowa zatok autobusowych z uspołnieniem ciągów pieszych.
Łambinowice	– Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. – Remont infrastruktury kolejowej na terenie OF PN 2020.
Nysa	– Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. – Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.
Otmuchów	– Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników. – Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji (działka nr 1133 obszar 0,4993 ha). Remont zatok oraz przystanków autobusowych. – Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.
Paczków	– Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system). – Budowa zatok autobusowych.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	
Prudnik	– Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania). – Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik. – Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku. – Przebudowa zatok autobusowych. – Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu PKP.
Skoroszyce	– Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.
powiat głubczycki	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.
powiat nyski	– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o. – Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego. – Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.
powiat prudnicki	– Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.
OF PN 2020	– Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020. – Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej. – Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa. – Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w systemie komunikacji publicznej oszacowano na ponad 120 mln zł.

Tabela 85 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Inwestycje związane z transportem publicznym (z całej wartości wydzielono inwestycje związane z modernizacją dworców oraz ze zintegrowanymi centrami przesiadkowymi)	120 488 000,00 zł
2	Inwestycje związane z modernizacją dworców	14 000 000,00 zł
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	9 500 000,00 zł

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z przeprowadzonych badań wynika, że transport publiczny na terenie gmin należących do Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem takiego stanu rzeczy jest zbyt mała częstotliwość kursowania poszczególnych linii autobusowych (w skrajnych przypadkach wynosi ona 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują też, że 80% codziennych podróży odbywa się przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochodu). Zdaniem ekspertów zmiana przyzwyczajeń mieszkańców w tym zakresie będzie trudna do zrealizowania (głównym powodem dla którego respondenci wybierają przemieszczanie się własnym środkiem transportu, najczęściej samochodem, jest poczucie wyjątkowości jakie daje im korzystanie z tego rozwiązania). Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną można by osiągnąć poprzez zmianę częstotliwości kursowania pojazdów – dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców, przede wszystkim do godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży.

Największą przeszkodą w korzystaniu z transportu publicznego wskazywaną przez mieszkańców jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problematyczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Jako najważniejszy czynnik generujący problemy z dostępnością do publicznego transportu, mieszkańcy wybrali brak dobrego połączenia – najwięcej tego typu odpowiedzi padło w Nysie (15,13%), a najmniej w Lubrzy (2,57%). Długi czas oczekiwania był najczęściej wybierany w Nysie (17,15%), a najrzadziej w Lubrzy (1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie (15,79%), a najrzadziej w Korfantomie (0,23%).

Największa liczba mieszkańców wskazała, że czynnikiem, który zachęciłby ich do zaczęcia korzystania z komunikacji publicznej, jest częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych). Aż 25,80% osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Ilość ankietowanych, którą częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu, jest największa w Korfantomie (57,30%), a najmniejsza – w Prudniku (15,84%). W Prudniku najwięcej (50,17%), a w Głubczycach najmniej (2,47%) osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Niższe koszty podróży transportem publicznym najczęściej wskazywano w Lubrzy (23,26%), a najrzadziej w Korfantomie (3,37%).

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% mieszkańców – do 15 minut. W przypadku przystanków zlokalizowanych na peryferiach, najwięcej mieszkańców (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut. Dla 29,84% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem obecnym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie rozlokowana odpowiednio gęsto, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z powyższych danych wynika, że około jedna czwarta mieszkańców oczekuje częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji publicznej nie rzadszej niż 30 minut, zarówno w centrum jak i na peryferiach. Nieco mniej osób chciałoby, aby odjazdy odbywały się co 20 minut w centrum i co 45 minut na peryferiach. Blisko 20% osób oczekuje kursowania pojazdów w centrum z częstotliwością 15-minutową. Zaś ponad 20% respondentów oczekuje, że dla przystanków zlokalizowanych poza centrum czas ten nie będzie przekraczał 60 minut.

Zdaniem ekspertów, należy dążyć do zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Zmiana przyzwyczajeń i potrzeb mieszkańców w zakresie transportu musi odbywać się jednocześnie ze zmianami samych środków transportu. Mowa tu na przykład o wymianie taboru na autobusy o mniejszej pojemności, czy zastosowanie takich rozwiązań jak autobusy na żądanie i teleautobusy. Są to działania nowatorskie, które jednak dobrze sprawdzają się na obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Podczas wywiadów i spotkań z mieszkańcami pomysł budowy centrów przesiadkowych integrujących różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne), został odebrany pozytywnie. Mieszkańcy wskazali miejsca, w których na terenie OF PN 2020, mogłyby powstać takie rozwiązania. Należy pamiętać, że obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć. Dlatego, zdaniem ekspertów, najważniejszym elementem podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego jest uwzględnienie liczby użytkowników, którzy deklarują chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez zastosowanie rozwiązań łączących potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego (praca, szkoła, zakupy itp.), może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Głównym celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głucholazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszycach.

Podczas przeprowadzonych wywiadów i konsultacji społecznych, mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz eksperci, często wskazywali, że ich zdaniem problemem, który powinien zostać rozwiązany w pierwszej kolejności, to przywrócenie transportu kolejowego w miejsce zlikwidowanych linii kolejowych. Eksperci wskazują, że możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, których realizacja może okazać się nieopłacalna w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych, na polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych) oraz jakości obsługującego je taboru. Eksperci twierdzą również, że działające na terenie OF PN 2020 połączenia autobusowe (głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania tras przejazdu. W komunikacji autobusowej problem ten nie istnieje.

Ciągły i szybki rozwój systemów telekomunikacyjnych, informatycznych i telematycznych sprawia iż rekomendowane jest utworzenie serwisu internetowego umożliwiającego potencjalnemu pasażerowi uzyskanie dużej ilości informacji o planowanej przez niego podróży **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można będzie uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy musi integrować wszystkich działających na OF PN 2020 przewoźników i może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
- interaktywne schematy sieci linii komunikacyjnych,
- wskazanie linii komunikacyjnej umożliwiającej przejście do rozkładów jazdy na poszczególnych przystankach (z możliwością pobrania ich w formie pliku PDF),
- wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej wraz z podglądem rozkładu jazdy,
- możliwość sprawdzenia oznaczeń środków transportu pod względem ich przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych, rowerów itp.
- możliwość realizacji podróży łączonych np. rower – autobus, rower – pociąg
- Zasady taryfowo-biletowe:
- ceny biletów,
- wykazy ulg i zwolnień.
- Obsługa pasażera:
- regulaminy przewozów,
- procedury odbioru zaginionego bagażu,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- procedury wnoszenia skarg,
- zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia pasażera informacji o funkcjonujących systemach transportowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu publicznego.
- Wyszukiwarka połączeń dla danej podróży w relacji od przystanku do przystanku.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do informacji pasażerskich.

6.4.2. Działania w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN* zmierzają do poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach na obszarze OF PN 2020 oraz stworzenia dostatecznej liczby miejsc parkingowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że głównym problemem w obszarze transportu drogowego jest zły stan techniczny dróg, duża ilość niebezpiecznych skrzyżowań oraz brak miejsc parkingowych w centrach miejscowości.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowę obwodnic miejscowości, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowę nowych miejsc parkingowych.

Tabela 86 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
Biała	– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała. – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań. – Remont dróg na terenie gminy Biała. – Budowa i przebudowa nowych parkingów w gminie Biała.
Branice	– Remont drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego). – Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice. – Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich. – Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice. – Budowa nowych parkingów w gminie Branice.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
	– Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice. – Budowa drogi gminnej w Lewicach.
Głucholazy	– Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głucholazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego. – Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głucholazy. – Remont dróg gminnych na terenie gminy Głucholazy. – Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głucholazy. – Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głucholazy.
Głubczyce	– Dokończenie budowy obwodnicy miasta. – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce. – Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg. – Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce. – Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg. – Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	– Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg. – Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych. – Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.
Kietrz	– Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz. – Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz. – Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa, wraz z budową obwodnicy Kietrza. – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań. – Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.
Korfantów	– Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica. – Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów. – Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów. – Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów. – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów. – Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.
Lubrza	– Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza. – Remont dróg gminnych w gminie Lubrza. – Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza. – Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40). – Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza. – Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
Łambinowice	– Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. – Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. – Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie. – Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w Gminie Łambinowice.
Nysa	– Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa. – Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej. – Budowa i przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa. – Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa. – Połączenie drogi 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41. – Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego. – Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu. – Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie. – Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa. – Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.
Otmuchów	– Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej). – Wyznaczenie pasów do lewoskrętu. – Oznakowanie skrajni jezdni. – Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe. – Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych. – Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy. – Remont dróg gminnych oraz powiatowych. – Zwiększenie liczby miejsc parkingowych. – Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie. – Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego.
Paczków	– Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych. – Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu. – Remont nawierzchni dróg na terenie Gminy Paczków. – Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.
Prudnik	– Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik. – Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej. – Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku. – Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładunek natężenia ruchu w mieście Prudnik. – Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów. – Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
	– Budowa – zwiększenie ilości miejsc parkingowych. – Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku. – Budowa obwodnicy miasta Prudnik.
Skoroszyce	– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych. – Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46. – Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.
powiat głubczycki	– Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego. – Budowa obwodnicy Kietrza. – Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.
powiat nyski	– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego. – Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej. – Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.
powiat prudnicki	– Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim. – Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku. – Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu. – Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 87. Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Transport drogowy, w tym:	881 820 000,00 zł
2	– Inwestycje drogowe	859 235 000,00 zł
3	– Inwestycje w infrastrukturę parkingową	22 585 000,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, mieszkańcy nie są zadowoleni z obecnego stanu sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym – zwłaszcza powiatowe). Mieszkańcy oczekują m.in. realizacji następujących przedsięwzięć: poszerzenia dróg, wyodrębnienia poboczy oraz zorganizowanie systemu odpływu wód opadowych z dróg, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów poprawa stanu technicznego dróg jest ściśle powiązana z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz użytkowników sieci drogowej. Dobrą praktyką podnoszenia bezpieczeństwa na



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

drogach jest stosowanie środków uspokajania ruchu np.: azyli dla pieszych czy szykan. Eksperti zwracają jednak uwagę, że bardzo często poprawa stanu technicznego dróg może wpłynąć na zwiększenie liczby wypadków. Jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z polepszeniem się stanu technicznego dróg, zwiększa się też prędkość z jaką poruszają się po nich użytkownicy.

Część gmin leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów i spotkań mieszkańcy sygnalizowali, że przyczyną degradacji dróg jest także ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami. Nie przyczynialiby się oni wówczas do degradacji istniejących dróg. Innym rozwiązaniem mogłoby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn rolniczych oraz transportu surowców do zakładów przetwórczych (m. in. buraka cukrowego).

Inną często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miejscowości jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.

Analiza zebranych danych wykazała bardzo duże zapotrzebowanie na powstanie nowych miejsc parkingowych. Głównie ze względu na lawinowo zwiększający się ruch samochodowy na drogach publicznych terenu OF PN.

Największe zapotrzebowanie na powstawanie nowych miejsc parkingowych widoczne jest w centrach głównych miast OF PN:

- Nysa: okolice Rynku, okolice Szpitala im. bł. Marii Merkert oraz Kościoła pw. św. Apostołów Piotra i Pawła;
- Prudnik: okolice Rynku, ulica Kościuszki (koło sądu);
- Głubczyce: okolice Szpitala Powiatowego.

Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w pozostałych gminach OF PN:

- gmina Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska;
- gmina Lubrza: Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz cmentarz;
- gmina Prudnik: okolice ogrodów działkowych;
- gmina Głuchołazy: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Głuchołazy, tj. Jarnołówce, Pokrzywna;
- gmina Korfantów: Korfantów – Rynek, okolice Kościoła pw. św. Trójcy, cmentarz, Gminny Ośrodek Zdrowia;

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- gmina Nysa: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Nysa: Skorochów, Głębinów;
- gmina Łambinowice: Łambinowice – Urząd Gminy;
- gmina Otmuchów: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Sienkiewicza;
- gmina Paczków: Rynek, okolice Plant Miejskich, ul. Staszica;
- gmina Skoroszyce: Skoroszyce – Urząd Gminy, cmentarz, Chróścina – cmentarz i szkoła podstawowa, Sidzina – Dom Kultury, kościół, szkoła podstawowa, przedszkole, Makowice – kościół, Brzeziny – okolice cmentarza, Czarnolas – boisko sportowe, okolice kościoła;
- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasińskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka, ul. Świętokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska, ul. Dzierżonia;
- gmina Grodków: okolice dworca PKP/ PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa, ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

Przedsiębiorcy w rozmowach bezpośrednich informowali o dużych potrzebach związanych z budową parkingów dla samochodów ciężarowych poruszających się po obszarze Partnerstwa w ruchu tranzytowym.

Drogi rekomendowane do zlokalizowania na nich parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G), charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

Rekomendowane drogi, w ciągu których powinno się zlokalizować parking dla samochodów ciężarowych i/lub pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

- DK 38 przebiegająca przez powiat głubczycki (okolice Pietrowic),
- DK 41 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (okolice Trzebiny),
- DK 40 przebiegająca przez powiat nyski i prudnicki (Głuchołazy – kolonia Jagiellońska),
- DW 382 (Gościce),
- DW 401 (pomiędzy Starym Grodkowem, a Nową Wsią Małą),
- DW 411 (Konradów lub Przełęk),
- DW 416 (Kietrz),
- DW 419 (za Branicami).

Ponadto należy mieć na uwadze, że przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych na parkingi dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne, stosuje się Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W gminach leżących na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 można wyróżnić dwa systemy parkingowe: parkingi bezpłatne na obszarze całej gminy oraz występowanie stref płatnego parkowania. Podczas konsultacji społecznych oraz wywiadów indywidualnych, mieszkańcy zgłaszali problem małej ilości miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach poszczególnych miejscowości. Dodatkowo mieszkańcy centrów miast często blokują miejsca parkingowe poprzez całodienne postoje. Centra miast OF PN 2020 charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie zawsze można wskazać miejsca, które mogłyby zostać wykorzystane w celu zwiększenia ilości miejsc parkingowych.

Strefy płatnego parkowania służą odpowiedniemu dystrybuowaniu miejsc parkingowych oraz wymuszają rotację parkingową. W gminach Partnerstwa Nyskiego zastosowanie stref płatnego parkowania upłynnia użytkowanie parkingów. Wśród rozwiązań dotyczących pobierania opłat, które zostały zaproponowane przez ekspertów, można wskazać stopery (specjalne zegary ręcznie ustawiane przez kierowców) oraz systematyczny monitoring pojazdów przez osoby do tego uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców, jak i dla użytkowników indywidualnych środków transportu (możliwość pozostawienia pojazdu), może przynieść połączenie opłaty parkingowej ze zniżką lub opłatą za komunikację miejską (parkingi typu Park&Ride). Systemy parkowania typu P&R na terenie OF PN 2020 sprawdzą się głównie w podróży dojazdowo-odjazdowych, dowozowo-odwozowych oraz podróży transportem zbiorowym. Systemy tego typu powinny być przeznaczone głównie do obsługi połączeń dalekobieżnych. Należy jednocześnie zaznaczyć, że ogromne znaczenie dla tych systemów ma odpowiednia, przemyślana lokalizacja parkingów P&R.

Analizując zasadność realizacji inwestycji drogowych należy mieć na względzie prognozowany wzrost natężenia ruchu na analizowanym obszarze. Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46% **(patrz rozdział 2.3.3 Prognoza natężenia ruchu).**

W celu precyzyjnej analizy zasadności podejmowanych działań w zakresie transportu drogowego, należy zapoznać się z przestrzennym rozmieszczeniem generatorów ruchu. Można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do leczenia otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół, jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

W ośrodkach o większej liczbie mieszkańców występuje większa liczba różnego typu szkół, w ośrodkach mniejszych jest ich mniej. Gimnazja znajdują się na terenie wszystkich gmin OF PN 2020. Występuje tu zróżnicowana liczba szkół średnich (w zależności od wielkości gminy), co może utrudnić dostęp do szkolnictwa młodzieży pochodzącej z mniejszych gmin jednostek administracyjnych. Nysa jest jedynym ośrodkiem na terenie Obszaru Funkcjonalnego, w którym występuje szkolnictwo wyższe (**patrz rozdział 2.11 Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020**).

Obecnie możemy zauważyć, że niektóre obszary mają ograniczoną podaż parkingową, ale zwiększony popyt parkingowy, czyli większe jest zapotrzebowanie na miejsca niż ich ilość. Narzędziem zwiększonego wykorzystania miejsc parkingowych może być stosowanie opłat za parkowanie. Wysokość opłaty i jej struktura czasowa powinna być tak skonstruowana żeby zwiększyć rotację miejsc parkingowych. Innym narzędziem może być wprowadzenie darmowego parkowania przez jakąś jednostkę czasu – np. godzinę, a każda następna godzina jest płatna i kwota ta wzrasta wraz ze wzrostem czasu parkowania. Rozwiązanie to sprawia, że osoby, które dojeżdżają do swojego celu podróży, będą korzystać jak najkrócej z miejsca parkingowego. Korzystanie z darmowego parkowania przez godzinę jest mocnym bodźcem do wykreowania większej rotacji na parkingu. Natomiast opłata kolejnych godzin powinna być wysoka, tak aby rotacji była dosyć duża. Jedną z możliwych technik jest zastosowanie papierowych zegarów parkingowych, na których kierowca zaznacza godzinę rozpoczęcia parkowania, umieszczając zegar za szybą samochodu, kierowca zobligowany jest do powrotu do auta w ramach darmowego czasu parkowania, po przekroczeniu tego czasu płaci stawkę zgodnie z przyjętą polityką opłat.

6.4.3. Działania w ramach trzeciego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN* zmierzają do stworzenia bezpiecznej i spójnej sieci ciągów pieszo rowerowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że na terenie OF PN 2020 w wielu miejscach brakuje chodników wzdłuż dróg, brakuje również wydzielonych tras rowerowych pomiędzy miejscowościami oraz brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych w centrach miejscowości, jak i na terenach rekreacyjnych.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez budowę wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowę ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 88 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Biała	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
Branice	– Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.
Głucholazy	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głucholazy.
Głubczyce	– Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim. – Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.
Grodków	– Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.
Kietrz	– Budowa dróg rowerowych.
Korfantów	– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.
Lubrza	– Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.
Łambinowice	– Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.
Nysa	– Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa. – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa. – Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych. – Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głucholazy.
Otmuchów	– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego. – Montaż stojaków rowerowych. – Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych. – Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym. – Wytyczenie oraz budowa chodników.
Paczków	– Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie. – Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.
Prudnik	– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze gminy Prudnik. – Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.
Skoroszyce	– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.
Powiat głubczycki	– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.
Powiat nyski	– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.
Powiat prudnicki	– Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

OF PN 2020	– Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych. – Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.
------------	--

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w ramach 3 celu strategicznego infrastruktura pieszo – rowerowa oszacowano na **248 771 800 zł**.

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” zaproponowano działania mające na celu usprawnienie sieci rowerowej na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że budowa spójnej sieci rowerowej usprawni komunikację między miastem głównymi miastami obszaru (Nysa, Prudnik, Głubczyce), a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy), w celach turystyczno-rekreacyjnych (dostęp do oferty kulturalnej czy rekreacyjnej OF PN 2020) oraz w celu ułatwienia dostępu do generatorów ruchu z obszaru objętego strategią. Inwestycje przyczynią się do wzrostu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych na Obszarze Funkcjonalnym. Możliwość przemieszczania się w ramach Obszaru Funkcjonalnego, ścieżkami rowerowymi to również szansa na poprawę stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

Budowa nowych ciągów rowerowych jest rozwiązaniem pożądanym przez mieszkańców OF PN 2020. Ważną kwestią, jest rozdzielenie ciągów rowerowych od jezdni (zrezygnowanie z budowania ścieżek w bezpośrednim kontakcie z jezdnią). Badania dotyczące wypadkowości wskazują, że największa ilość wypadków jakie miały dotychczas miejsce na terenie OF PN 2020, to wypadki typu pojazd-rower. Piesi stanowią 20% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. Wydzielenie ciągów pieszo-rowerowych przyczyni się przede wszystkim do poprawy bezpieczeństwa drogowego na terenach poszczególnych gmin. Ważnym aspektem budowy ciągów pieszo-rowerowych jest rodzaj nawierzchni, z której są one zbudowane. Pożądaną nawierzchnią są kostki betonowe bezstykowe lub nawierzchnia bitumiczna, co znacznie poprawia komfort jazdy rowerem.

Pod względem przeznaczenia, trasy rowerowe można podzielić na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne (łączące miejsca o potencjale turystycznym) oraz trasy komunikacyjne (umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca lub dom-szkoła). Z badań przeprowadzonych na terenie OF PN 2020 wynika, że większość osób korzysta ze ścieżek rowerowych w celach turystycznych. Dlatego też zaleca się, aby trasy biegnące wzdłuż głównych dróg i łączące poszczególne gminy, zostały wytyczone np. obszarami leśnymi. Warto podkreślić, że rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

jedynie pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszy od ruchu rowerowego.

Zaleca się aby inwestycje w ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym nie ograniczały się jedynie do budowy infrastruktury liniowej. **Należy wyznaczyć punkty o charakterze przystankowo-turystycznym**, gdzie zostanie umieszczona infrastruktura umożliwiająca odpoczynek – zadaszona wiata, ławy, stoły, kosze na śmieci, miejsce na grill, a także elementy informacyjne – tablice informacyjne, mapy itp. Mieszkańcy obszaru zgłaszali zapotrzebowanie na występowanie tego typu infrastruktury towarzyszącej.

Ze względu na charakter obecnych podróży rowerowych na obszarze OF PN oraz specyfikę terenu objętego opracowaniem trzeba kłaść nacisk na rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym. Należy zakładać, że większość przyszłych potencjalnych celów podróży to tereny rekreacyjne. Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez min. dwie gminy. Są to działania o bardzo dużym potencjalnie turystycznym i rekreacyjnym:

- Prudnik – Dębowiec – Pokrzywna – Jarnołówka – Podlesie,
- Paczków – Otmuchów – Nysa (Jezioro Kozielno, Otmuchowskie i Nyskie),
- ścieżki rowerowe wokół jeziora Nyskiego (gmina Nysa),
- leśne ścieżki rowerowe w Nadleśnictwie Prudnik.

Ponadto rekomenduje się stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróż o największych walorach turystyczno-krajobrazowych. Ważne jest aby przyszły użytkownik systemu mógł z niego korzystać **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony). Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Interaktywny schemat sieci ścieżek i tras rowerowych zawierający: opis tras, lokalizacje miejsc o walorach turystyczno-krajobrazowych (np. jeziora, lasy, zabytki itp.), oraz ofertę hotelowo-gastronomiczną.
- Możliwość wyboru wariantów trasy, np. w zależności od rodzaju nawierzchni, stopnia skomplikowania trasy itp.
- Możliwość wykonywania podróży łączonych np. rowery – pociąg.
- Informacje meteorologiczne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia rowerzysty informacji o funkcjonującej sieci ścieżek rowerowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu rowerowego.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do serwisu, kody QR umożliwiające szybki dostęp do informacji turystyczno-rekreacyjnej.

Drogi z uspokojonym ruchem mogą być wykorzystane jako elementy integrujące istniejące i planowane ścieżki rowerowe. Drogi te są bezpiecznym miejscem do poruszania się dla rowerzystów. Analizując skalę i zakres potrzeb w systemie transportowym, uznano, iż inwestycje w dodatkową infrastrukturę dla rowerzystów na drogach z uspokojonym ruchem nie są priorytetem.

W ramach projektu przewidziano do realizacji „klasyczną infrastrukturę” rowerową. Nie przewidziano do realizacji infrastruktury „niewidzialnej” ponieważ: nadrzędny cel tworzenia infrastruktury, która dla rowerzystów jest infrastrukturą „niewidzialną” jest inny, np. strefę 30 wprowadza się przykładowo w centrach miast w celu uspokojenia ruchu, ronda z jednym pasem wprowadza się w celu uspokojenia ruchu i uniknięcia lewoskrętu. Jest to zatem infrastruktura, która „przy okazji” służy rowerzystom. Wprowadzenie danego elementu infrastruktury „niewidzialnej” do systemu musi być zatem uzasadnione z punktu widzenia transportu drogowego czy publicznego. W ramach niniejszej strategii nie przewiduje się zatem jej tworzenia.

Zaleca się jednak, aby rozważyć wprowadzenie w ścisłym centrum Nysy strefy 30, w przypadku zintensyfikowania ruchu w tym obszarze.

6.4.4. Lista rankingowa projektów

Poniżej zaprezentowano listę rankingową projektów przygotowaną w oparciu o analizę wielokryterialną. Kryteriami przyjętymi do analizy były:

- Wyniki analizy wielokryterialnej przeprowadzonej dla grup projektów (rozdział 3.3)
- Wskaźniki ENPV dla jednostek samorządu terytorialnego (rozdział 6.4)

Tabela 89 Rangi projektów

Lp.	Elementy systemu transportowego	RANGA
1	Inwestycje związane z transportem publicznym	3,38
2	Inwestycje drogowe	3,28
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	2,36
4	Inwestycje w infrastrukturę parkingową	2,34



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Lp.	Elementy systemu transportowego	RANGA
5	Inwestycje w ciągi piesze i rowerowe	1,93

Źródło: Opracowanie własne.

6.4.5. Analiza możliwości poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w OF PN 2020 wraz ze wskazaniem zasadnych do zastosowania innowacyjności w tym obszarze.

W poniższym punkcie zaprezentowano działania:

- Których realizacji nie uwzględniono w strategii, ale których realizację należy rozważyć w przyszłości,
- Które przewidziano do realizacji w strategii w niewielkim zakresie i należało by się zastanowić nad realizacją kolejnych projektów.

Do najważniejszych innowacyjnych rozwiązań mogących usprawnić obecny system transportowy zaliczyć należy:

1. Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to systemy stosowane w dziedzinie transportu indywidualnego i zbiorowego, w których wykorzystuje się technologie informacyjne i komunikacyjne. Do rozwiązań należących do grupy ITS można zaliczyć: dynamiczne informacje pasażerskie, tablice zmiennej treści, sygnalizację świetlną, monitoring wizyjny, ważenie pojazdów, monitoring potoków pasażerskich, bilety elektroniczne oraz rozpoznawanie tablic rejestracyjnych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można rozumieć jako bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). Zdaniem ekspertów, na terenie OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań ITS spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w niedalekiej odległości od placówek edukacyjnych. Istnieje szereg narzędzi, które można tutaj zastosować, np. sygnalizacje wzbudzone, azyle dla pieszych czy nadzór prędkości. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

- zwiększenie przepustowości sieci ulic o 20–25%,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zmniejszenie liczby wypadków o 40–80%,
- zmniejszenie czasów podróży i zużycia energii o 45–70%,
- poprawa jakości środowiska naturalnego – redukcja emisji spalin o 30–50%,
- poprawa komfortu podróżowania i warunków ruchu kierowców podróżujących transportem zbiorowym oraz pieszych,
- redukcja kosztów zarządzania taborom drogowym,

- redukcja kosztów związana z utrzymaniem i renowacją nawierzchni,
- zwiększenie korzyści ekonomicznych w regionie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2. Tele-BUS (linie giętkie). Idea systemu Tele-BUS polega na tym, że pasażer chcąc dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanego obszaru, dzwoni do dyspozytora systemu Tele-BUS i zamawia mały autobus na dany dzień i godzinę. W podobnych godzinach w różnych punktach czekają też inni pasażerowie, którzy zgłosili chęć przejazdu – na tej podstawie dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia podróży. Nie musi więc dostosowywać się do rozkładów jazdy, nie traci czasu w oczekiwaniu na przyjazd autobusu oraz ma dowolność wyboru przystanku początkowego i końcowego w obrębie obszaru obsługiwanego przez system.

Linie giętkie to innowacyjne rozwiązanie mające na celu poprawę dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz efektywniejsze wykorzystanie podaży miejsc w pojazdach oraz wielkości pracy eksploatacyjnej do istniejącego popytu. Doświadczenia krajowe we wdrażaniu tego rozwiązania są niewielkie i zawężone do projektu Caravel Civitas II, w ramach którego w 2007 roku uruchomiono usługę Tele – Bus. Rozwiązanie to przyjęło się na wytypowanym przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportowej w Krakowie obszarze. Przewozy realizowane są przez MPK Kraków, a usługa została utrzymana także po zakończeniu projektu unijnego. Wprowadzenie linii giętkich umożliwia ograniczenie kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarach charakteryzującym się niskim i nieregularnym popytem na przewozy. W miejsce regularnych linii, wprowadza się przewozy taborem o niskiej pojemności, które są realizowane po telefonicznym zgłoszeniu potrzeby przemieszczenia się mieszkańców. Linie te nie posiadają stałego rozkładu jazdy, a jedynie wytypowane obsługiwanie przystanki. Mieszkańcy zamawiający usługę powinni określić czas, o jakim chcą rozpocząć podróż ze wskazanego przystanku początkowego do określonego przystanku końcowego lub czas, o jakim chcą się znaleźć na danym przystanku końcowym (podając przystanek rozpoczęcia podróży). Dyspozytor wyznacza trasę i godziny przejazdu zgodnie ze zgłoszonym popytem, mając na uwadze optymalizację przejazdu pod kątem kosztów eksploatacyjnych. W przypadku Krakowa przewozy realizowane są od godzin porannych 5.30 – 6.00 do godzin późnowieczornych 21.00 – 23.00, w zależności od rodzaju dnia (roboczy/wolny). Zamówienie tele – busa odbywa się minimum 30 minut przed realizacją planowanego kursu. Można także zamawiać usługę z wielodniowym wyprzedzeniem. Zamawiający powinien także określić liczbę pasażerów chcących odbyć podróż. Uwarunkowania wdrożenia linii giętkich:

- wytyczenie obszaru objętego usługą,
- określenie przystanków, na których realizowana jest usługa,
- ustalenie taryfy przewozowej,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- organizacja informacji pasażerskiej i akcji promującej nową usługę.

Obszar, na którym wdrażana jest usługa powinien charakteryzować się stosunkowo zwartą zabudową (nie wystąpi nadmierna wielkość pracy eksploatacyjnej oraz czasu podróży), najlepiej o charakterze jednorodnym (liczba powstających potrzeb nie będzie mocno zróżnicowana). Funkcjonowanie linii regularnych, na takich obszarach jest często wysoce nierentowne, ze względu na niski popyt. Zastąpienie linii regularnych liniami giętkimi, pozwoli na dostosowanie oferty do popytu rzeczywistego. Tabor obsługujący linie giętkie powinien być niskopojemny i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zaletą małego taboru jest także możliwość obsłużenia obszarów niedostępnych dla dużego autobusu (ze względu na szerokość dróg lub promienie skrętu). Na obszarze objętym usługą należy wyznaczyć przystanki obsługiwane w ramach linii giętkich. W celu optymalizacji kosztowej można wyznaczyć też stałe punkty postoju taboru na sieci, aby ten za każdym razem po realizacji kursu nie musiał zjeżdżać do zajezdni. Z uwagi na wygodę korzystania z tej usługi, przewozy realizowane „na telefon” powinny być objęte taką samą taryfą. Istotnym składnikiem powodzenia przedsięwzięcia jest kampania informacyjno-promocyjna, tłumacząca zasady korzystania z tej innowacyjnej na obszarze naszego kraju usługi.

Możliwości implementacji takiego rozwiązania są mocno ograniczone, a ewentualne wdrożenie wiąże się z zaangażowaniem gminy. W warunkach obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego trudno wyobrazić sobie aby przewoźnicy z obszaru Partnerstwa, wdrażali usługę podobną do krakowskiego Tele-Busa. W przypadku podjęcia takiej inicjatywy przez Partnerów, niemożliwa będzie integracja taryfowa tych przewozów. W konsekwencji należy ustanowić odrębną organizację tego typu przewozów i określić sposób ich finansowania na poziomie gminy.

3. Zaleca się również stosowanie na tablicach rozkładów jazdy QR kodów.

Odczytana przez smartfon informacja przekierowuje użytkownika na wskazaną w kodzie stronę internetową, umożliwiając mu dostęp do dokładniejszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo, kod można wygenerować w taki sposób, by wiadomość zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie na adres strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższej okolicy lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych. Oprócz wdrażania nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy także tradycyjny dostęp do informacji podróźnej. Będzie to szczególnie ważne dla osób posiadających **telefon komórkowy pozbawiony możliwości łączenia się z Internetem**. Zadaniem jednostki zarządzającej transportem publicznym powinno być umieszczenie danych kontaktowych na przystankach, dzięki połączeniu telefonicznemu pasażer będzie mógł uzyskać informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

środka transportu. System ten powinien być **rozszerzony o serwis SMS**. Pasażer, po wysłaniu wiadomości z telefonu komórkowego i podaniu w niej numeru przystanku (umieszczonego na tablicy przystankowej z rozkładem jazdy), otrzymywałby powiadomienie o możliwych lub prognozowanych utrudnieniach w najbliższych połączeniach transportu publicznego. By zwiększyć dostępność takiej formy powiadomień, na przystankowej tablicy z rozkładem jazdy należy także zamieścić numer przystanku zapisany kodem Braille'a. Dzięki temu osoby niewidome i słabowidzące również będą miały dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.

4. Tabor autobusowy z napędem elektrycznym bateryjnym Ruch drogowy, którego składnikiem jest publiczny transport zbiorowy, jest jednym z głównych czynników wpływających na ekosystem otaczający człowieka. W ramach zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych (również w kontekście ochrony środowiska) powinno się dążyć do wymiany lub modernizacji wieloletniego taboru autobusowego. Mocno wyeksploatowane pojazdy wykazują zwiększoną emisję spalin oraz hałasu. Nierzadko zdarzają się też wycieki olejów i płynów eksploatacyjnych z silników, skrzyń korbowych, mechanizmów różnicowych oraz innych zbiorników lub przewodów. Stąd ważnym działaniem jest stopniowa wymiana taboru na młodszy, bardziej nowoczesny, spełniający ustalone normy emisji spalin (od 2009 r. pojazdy produkowane są zgodnie z normą EURO 5) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego.

Wartym rozważenia jest wprowadzenie do obsługi poszczególnych tras autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym. Obserwowany obecnie dynamiczny rozwój konstrukcji autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym, pozwala założyć znaczący wzrost ich udziału w obsłudze transportowej miast i aglomeracji w najbliższym czasie. Dowodzą tego zagraniczne oraz krajowe praktyki związane z wdrażaniem taboru elektrycznego, np. w Jaworznie, Krakowie, Zielonej Górze, Warszawie, Ostrołęce itd. Eksploatacja takich autobusów wymaga dostosowania organizacji transportu do specyfiki zastosowanego taboru. Dotychczasowe doświadczenia związane z wdrażaniem autobusów elektrycznych do praktyki eksploatacyjnej oraz z wykonywaniem przez ten tabor przewozów pasażerów wskazują, że organizacja publicznego transportu zbiorowego i autobusowy tabor elektryczny są ze sobą dość silnie powiązane, m.in. w zakresie:

- organizacji zaplecza technicznego zajezdni autobusowej, którego zadaniem jest zapewnienie sprawnej, niezawodnej i efektywnej bieżącej eksploatacji taboru;
- układu funkcjonującej sieci linii autobusowych;
- organizacji pracy autobusów na danych liniach, a więc w zakresie realizowanego rozkładu jazdy.

Zasadniczym ograniczeniem eksploatacyjnym autobusów elektrycznych jest ich zasięg możliwy do osiągnięcia na jednym cyklu ładowania (ok. **100 km**). Wymaga

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

to umożliwienia doładowania baterii podczas dobowej obsługi linii (przy średnim dobowym przebiegu wynoszącym ok. **300 km**). Dodatkowo, wymagane jest zapewnienie odpowiedniego czasu doładowania baterii, wynikającego z ograniczeń technologicznych zastosowanych baterii i systemu doładowania, ograniczonego planem pracy autobusu na linii (czasy postoju na przystankach pośrednich oraz w punktach krańcowych linii). Możliwe warianty doładowywania baterii na trasie to: ładowanie za pomocą pantografu (na wybranym przystanku), ładowanie z gniazdka (stacja ładowania plug-in) oraz ładowanie indukcyjne (beprzewodowa transmisja energii elektrycznej z wykorzystaniem indukcji elektromagnetycznej).

5. Bezpieczeństwo podróży. Na bezpieczeństwo podróży składa się wiele czynników: od stanu taboru obsługującego pasażerów po wiek i doświadczenie załogi środków transportowych, a nawet warunki ruchu. Do działań poprawiających komfort psychiczny pasażerów (związany z zapewnieniem bezpieczeństwa) należy głównie instalacja **systemu monitoringu wizyjnego wewnątrz pojazdów**. Rejestrowany materiał wideo umożliwia identyfikację osób zachowujących się nieprzystojnie, co wpływa na odczucia pasażerów związane z ich bezpieczeństwem w trakcie podróży. Stąd standardem powinno być instalowanie urządzeń monitoringu wewnątrz pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

Stosowanie w środkach transportu publicznego dodatkowego wyposażenia, poprawiającego bezpieczeństwo podróży, jest zabiegiem pożądanym społecznie lecz jednocześnie niespektwowanym przez podróżnych. Pomimo sukcesywnego wdrażania pasów bezpieczeństwa w autobusach, osoby bardzo niechętnie ich używają, co w skali Europy jest raczej ewenementem. Uważa się, że prowadzenie odpowiednich kampanii reklamowych, zachęcających społeczeństwo do korzystania z możliwości zapięcia w autobusie pasów bezpieczeństwa, przyczyni się do poszerzenia zakresu ich stosowania. Dodatkowo, powinno się stosować następujące wyposażenie poprawiające bezpieczeństwo podróżnych:

- młotki pokładowe umożliwiające wybite oznaczonych szyb zmniejszonej hartowności (podatnych do szybkiego kruszenia się),
- wyjścia awaryjne na dachach autobusów i wagonów pociągów,
- czytelne oznakowanie ewentualnej drogi ewakuacyjnej.

6. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego na szerszą skalę wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;

- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

7. Carpooling czyli wspólne podróżowanie⁸. Carpooling z angielskiego oznacza "napełnianie" samochodu. Zasada jest następująca: jeśli ktoś ma wolne miejsce w aucie, zabiera pasażerów jadących w tym samym kierunku. Carpooling posiada wiele zalet. Korzysta kierowca, bo pasażerowie zwracają mu koszty paliwa. Korzystają także pasażerowie, którzy nie mają odpowiedniego połączenia komunikacją publiczną, oszczędzając czas i wygodnie podróżując.

Carpooling jest bardzo popularną formą podróżowania w krajach zachodnich, a jego początki sięgają lat 50. XX wieku. Również w Polsce w latach PRL była prowadzona kampania podwiesz sasiada – ale jej "przyczyną" była rzadkość i luksusowość dobra jaki był samochód. Obecnie w krajach takich jak USA można spotkać specjalnie wydzielone pasy dla samochodów przewożących co najmniej 2-3 osoby, tzw. Pasy HOV oraz specjalne miejsca parkingowe. Duży wpływ na wzrost popularności takich "sąsiedzkich" dojazdów ma fakt że w Internecie istnieje szereg serwisów ułatwiających znalezienie towarzysza podróży. Serwisy takie są często wspierane przez lokalne władze.

6.4.6. Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu

W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r* największy wpływ na środowisko zidentyfikowano przy realizacji przedsięwzięć związanych z przebudową/budową infrastruktury drogowej. Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym.

Przy inwestycjach w infrastrukturę liniową, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących. Do działań minimalizujących możliwych do zastosowania praktykuje się budowę przejść umożliwiających migrację zwierząt adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich ku przejściom służą grodzienia (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów) oraz instalacja akustycznych i odblaskowych urządzeń do płoszenia zwierząt. Dla zabezpieczenia

⁸ http://www.jedziemyrazem.pl/wspolne_dojazdy/carpooling [18.12.2015]

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

płazów, gadów i małych ssaków przed wchodzeniem na jezdnie, na odcinkach gdzie ustawiono ekrany akustyczne, ważne jest szczelne posadowienie tych elementów, bez szczelin przy gruncie.

Efekt barierowy i liczba wypadków z udziałem zwierząt zależna jest od natężenia ruchu i prędkości jazdy. Ograniczenie prędkości jazdy jest jednym ze sposobów ochrony szlaków migracji. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowych związane jest także z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków. Dlatego tak istotne jest rozpoznanie chronionych gatunków flory, fauny i siedlisk przyrodniczych występujących w pasie i w okolicy planowanej inwestycji, wykonywane na etapie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć.

Ponadto w Prognozie oddziaływania na środowisko sformułowano generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji zadań, do których należą:

- na etapie realizacji prac i użytkowania należy stosować najlepsze dostępne technologie;
- należy w sposób odpowiedni zabezpieczać ewentualne place budowy;
- należy stosować środki zapobiegające zwiększonej emisji hałasu np. poprzez stosowanie rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych;
- należy ograniczyć do niezbędnego minimum prace prowadzone w sąsiedztwie obszarów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody, lasów, cieków i zbiorników wodnych;
- należy ograniczać liczbę drzew podlegającą wycince, a w przypadku konieczności usunięcia wykonywać nasadzenie kompensujące;
- w miarę możliwości stosować podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych w separatorach substancji ropopochodnych;
- należy dążyć do umożliwienia infiltracji wód opadowych do gruntu;
- należy stosować materiały energooszczędne;
- należy w racjonalny sposób korzystać z zasobów wodnych;
- należy ograniczać zmiany stosunków wodnych;
- należy minimalizować ilość wytwarzanych odpadów i ilości odpadów poddawanych unieszkodliwianiu poprzez składowanie.

6.5. Plan finansowania

W perspektywie unijnego okresu programowania na lata 2014-2020, w dziedzinie transportu nacisk położony jest na czystą komunikację. Realizowane będą inwestycje zarówno w infrastrukturę (np. budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i tabor. Preferowane będzie łączenie obu rodzajów projektów.



Finansowane będą też projekty, których założeniem jest inwestowanie w infrastrukturę komplementarną – inteligentne systemy transportowe, integrację istniejących środków transportu oraz dostosowanie komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w Strategii winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* (z perspektywą do 2030 r.), dokumencie stworzonym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (styczeń 2013). Należą do nich:

- **krajowe środki publiczne**, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy – KFD, Fundusz Kolejowy – FK, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – NFOŚiGW, budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
- **środki unijne** – w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz innych źródeł zagranicznych;
- **środki prywatne inwestorów** m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego;
- kredyty komercyjne i pożyczki.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prac nad dokumentami programowymi – zatwierdzone programy operacyjne, brak uszczegółowień oraz szczegółowych zasad realizacji konkursów (katalogi kosztów kwalifikowalnych, kryteria wyboru projektów) – w opracowaniu zasygnalizowano możliwe źródła finansowania projektów realizowanych przez Partnerstwo Nyskie. Na późniejszym etapie realizacji działań konieczna będzie jednak szczegółowa analiza każdego przedsięwzięcia pod kątem możliwości aplikowania o dane dofinansowanie oraz szans na uzyskanie wsparcia.

Analiza oparta została o obowiązujące wytyczne. Przytoczono zapisy następujących dokumentów programowych:

- Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- **Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020**, zakres: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, wersja nr 1. Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Opolskiego uchwałą na 385/2015 z dnia 19 marca 2015 r.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, 16 grudnia 2014 r.
- **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020**, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014-2020, sierpień 2014 r.
- Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020, czerwiec 2015 r.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.6. Ramy organizacyjne transportu zbiorowego

6.6.1. Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego

Dotychczasowe rozwiązanie w zakresie uzyskiwania przez przewoźników autobusowych dopłaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg za przejazd oparte były o regulacje ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z późn. zm.), a w szczególności art. 8a tej ustawy. Zgodnie ze wskazaną regulacją, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane były z budżetu państwa, przekazywane przewoźnikom przez samorządy województw właściwych ze względu na miejsce zamieszkania lub siedziby przewoźnika albo wykonywania przewozów. Dopłata ta stanowi różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi, a zatem przewoźnik nie ponosił starty z tytułu stosowania ulgi wynikającej z ww. ustawy lub innych ustaw szczególnych. O dopłaty mógł ubiegać się przewoźnik, który spełniał następujące warunki:

1. Przewoźnik posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2013 poz. 1414 z późn. zm.),
2. Stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
3. Zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

W praktyce oznaczało to, że każdy przewoźnik, który wykonywał przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym, który stosował ulgi ustawowe (ze względu na ciążący na nim obowiązek) mógł ubiegać się o uzyskanie dopłaty po spełnieniu ww. warunków, tj. posiadania zezwolenia, kasy fiskalnej oraz zawarcia umowy z samorządem województwa. Prawo do uzyskania rekompensaty finansowej obejmowało zatem dużą grupę przewoźników, niezależnie od tego czy byli to przewoźnicy będący własnością samorządów czy przewoźnicy prywatni, wykonujący regularne przewozy.

W tym miejscu należy podkreślić, iż ustawa nie uzależniała prawa do dopłaty od uzyskania statusu operatora zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Niedawne nowelizacje ustaw transportowych: ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego znacząco zmieniły sytuację przewoźników, w szczególności zmiana tej ostatniej znacząco wpływa na



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

charakter dotacji dla przewoźników w zakresie ulg ustawowych. Usunięto z niej mianowicie wspomniany uprzednio art. 8a. Oznacza to, iż od 1 stycznia 2017 roku o dopłaty do ulgowych przewozów ubiegać będą mogły się jedynie podmioty, które zawrą umowę o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem publicznego transportu zbiorowego w danym regionie, czyli operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Wynika stąd, że dotacje przysługiwać będą jedynie ściśle wyznaczonym podmiotom, wybranym zgodnie z właściwą procedurą regulowaną ustawą i które zawrą umowę z organizatorem – właściwą jednostką samorządu terytorialnego. Przewoźnicy, którzy nie będą wykonywać przewozów użyteczności publicznej, a co za tym idzie nie zawrą umowy z organizatorem (głównie przewoźnicy prywatni działający na podstawie potwierdzenia zgłoszenia wykonywania przewozów) nie będą mogli zwrócić się o rekompensatę od udzielanych ulg ustawowych. Niewątpliwie znacząco ograniczy to liczbę przewoźników, którzy będą uprawnieni do finansowej rekompensaty.

Zasady rozliczania ulg określone zostaną każdorazowo w umowie zawieranej pomiędzy operatorem a organizatorem, a ze względu na usunięcie art. 8a ustawy samorząd województwa przestaje być podmiotem, który przyznaje dotacje bezpośrednio na podstawie wniosków przewoźników. To organizator otrzymywać będzie środki przeznaczone na dotację, które następnie będą przekazywane operatorowi zgodnie z umową. Dotychczasowe dotacje z budżetu państwa na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w zakresie regularnego przewozu osób przyznawane będą do dnia 31 grudnia 2016 roku.

Pomimo, iż nowe zmiany zaczną w pełni funkcjonować w 2017 roku, już dziś dostrzegany jest problem dotowania ulg dla przewoźników operujących na niewielkim obszarze. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, na które ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązek sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu drogowego (szczegółowo - art. 9 ww. ustawy) wyznaczenie na jego potrzeby sieci komunikacyjnej (w tym linii komunikacyjnych) umożliwia wybór przewoźników – operatorów obsługujących dane linie, a co za tym idzie zawarcie umowy i uregulowanie kwestii ulg. W przypadku obszarów nieposiadających szczegółowego planu transportowego nie będzie możliwy wybór operatora w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, co zamknie drogę np. małym regionalnym PKS do ubiegania się o rekompensaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg, dlatego można spodziewać się, iż podmioty niezobligowane do sporządzania planów transportowych będą w praktyce decydować się na ich wykonanie.

6.6.2. Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa

Biorąc pod uwagę uwarunkowania transportowe oraz wyniki przeprowadzonej diagnozy stanu publicznego transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020 należy uznać stan obecny obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa za **stan minimalny**. Trzeba przy tym zauważyć, że obecny poziom



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

obsługi poszczególnych miejscowości **nie zaspokaja** w pełni aktualnych potrzeb mieszkańców obszaru funkcjonalnego.

Poprawa standardu obsługi jest jednym z zadań publicznego transportu zbiorowego. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego. Standard usług przewozowych musi uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych zostały zdefiniowane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego i charakteryzują się następującymi wielkościami:

- **punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %**
- **średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.**
- **przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż**
- **4 osoby na m² powierzchni przeznaczanej do stania.**

Osobną kwestią jest dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Organizator transportu



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp. Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. Odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

2. Usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:

- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,

3. Odpowiedniej organizacji przystanku:

- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,

4. Stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:

- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

6.6.3. Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020

Odpowiedzialność za prawidłowe zorganizowanie lokalnego transportu leży przede wszystkim w kompetencji gminy i powiatu. Szczególnie istotne dla funkcjonowania regionu jest umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się nie tylko w ramach zamkniętego obszaru, ale również pomiędzy gminami i powiatami. Ze względu na umiejscowienie i specyfikę, część gmin nie jest w stanie samodzielnie zapewnić lokalnego transportu, stąd konieczne jest zacieśnienie współpracy



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

między gminami oraz powiatami w tym zakresie. Realizacji potrzeb podróży nie sprzyja wielość przewoźników i różnorodność taryf przez nich stosowanych. Aby wypracować rozwiązania konieczne dla realizacji celów Partnerstwa, zalecane jest utworzenie na obszarze jego działalności zintegrowanego systemu taryfowego. Niniejsze opracowanie zawiera kilka propozycji rozwiązań, zróżnicowanych ze względu na możliwości finansowe Partnerów oraz zakres planowanej integracji.

6.6.3.1. Potencjalne problemy prawne

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego na terenie Partnerstwo Nyskie 2020 jest zadaniem niezwykle trudnym i wymagającym dużego zaangażowania ze strony Partnerów. Dotychczas występujące w Polsce rozwiązania nie odpowiadają w pełni specyfice obszaru objętego Partnerstwem. Zintegrowane systemy taryfowe stosowane są najczęściej na obszarach aglomeracji miejskich (Kraków, Gdańsk) bądź w skupiskach miast i gmin miejskich (KZK GOP), w których integracja następuje w ramach komunikacji miejskiej, ewentualnie komunikacji miejskiej i kolei. Teren Partnerstwa charakteryzuje różnorodność obszarów, na których organizowany jest transport – tylko w jednej gminie funkcjonuje komunikacja miejska (MZK Nysa), w pozostałych gminach publiczny transport zbiorowy organizowany jest w ramach umów zawieranych przez organizatorów z operatorami (PKS Głubczyce, PKS Brzeg, Arriva, PKS Nysa) oraz przewozów komercyjnych.

Obowiązujący stan prawny nie pozwala na pełną integrację taryfową, ze względu na konieczność honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Komunikacja miejska, gminne i powiatowe przewozy pasażerskie oraz kolej zobowiązane są stosować odmienne reżimy prawne, stąd na dzień dzisiejszy nie istnieje możliwość całkowitego ujednolicenia taryfy – np. studenci podróżujący komunikacją miejską mogą korzystać z 50% zniżki, jednak kiedy poruszają się komunikacją gminną, nieobjętą komunikacją miejską, przysługuje im zniżka w wysokości 51%. Nie ma zatem na dzień dzisiejszy, przy obecnym sposobie organizacji transportu publicznego, prawnej możliwości wprowadzenia jednej spójnej taryfy przewozowej na całym obszarze Partnerstwa. Nie wyklucza to jednak przynajmniej częściowego zintegrowania stawek taryfowych stosowanych przez przewoźników, a co za tym idzie, wspólnej organizacji transportu lokalnego.

6.6.3.2. Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych

Zintegrowanie taryfowe na obszarze Partnerstwa to przede wszystkim wyzwanie dla Partnerów. Obszar Partnerstwa to zarówno gminy jak i powiaty o różnej wielkości. Organizacja transportu lokalnego dla tak zróżnicowanego obszaru wymaga czasu, wysiłku i chęci ze strony Partnerów dla wypracowania kompromisu.

Rozwiązaniem najprostszym, inicjującym współpracę pomiędzy Partnerami, jest zawiązanie porozumienia transportowego przez przewoźników lokalnych. Jest to opcja korzystna zwłaszcza dla jednostek samorządu terytorialnego, które posiadają podmioty wewnętrzne wykonujące transport publiczny. Celem tych podmiotów jest przede wszystkim realizowanie zadań publicznych w zakresie wykonywania

przewozów regularnych, dlatego często są to jednostki nierentowne, dotowane przez samorząd, stanowiące duże obciążenie dla lokalnego budżetu.

Zakres zawartego porozumienia może być różny – zależy od woli i potrzeb przewoźników. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest wzajemne honorowanie biletów na wybranych przez przewoźników liniach komunikacyjnych czy odcinkach tras. Porozumienie może obejmować zarówno bilety jednorazowe jak i miesięczne, w zależności od specyfiki trasy. Wybrane bilety obydwu przewoźników będą obowiązywały także w autobusach drugiego przewoźnika. W porozumieniu przewoźnicy ustalają przede wszystkim sposób rozliczania tak wykonywanych przewozów – podziału zysków uzyskanych z tytułu wykonanych przewozów. Zaletą takiego rozwiązania jest brak oddziaływania na dotychczas stosowane przez przewoźników ulgi.

Kolejna propozycja to zawarcie porozumienia przez przewoźników lokalnych, celem utworzenia dodatkowego, wspólnego biletu. Bilet ten uprawniałby podróżnych do korzystania z transportu na trasach wskazanych przez przewoźników – sygnatariuszy porozumienia, z możliwością przesiadania się w ramach przewozów różnych przewoźników. Byłaby to oferta alternatywna dla aktualnych ofert przewoźników, która nie wpływałaby na obecnie stosowane taryfy, ulgi czy rozkład jazdy. Jak wynika z przeprowadzonych badań, podróżni wskazują konieczność posiadania kilku biletów jako szczególnie uciążliwą w ramach transportu lokalnego. Wspólny bilet stanowiłby znaczne ułatwienie dla dotychczasowych podróżnych i byłby sposobem na pozyskanie nowych klientów.

Proponowany bilet może przyjąć dowolną formę, zarówno biletu jednorazowego jak i miesięcznego. Rozwiązaniem optymalnym zdaje się być bilet czasowy, uprawniający do swobodnego przemieszczania się transportem organizowanym przez przewoźników w czasie wskazanym na bilecie, z dowolną liczbą przesiadek (np. bilet kilkugodzinny lub całonocny).

Powyższe rozwiązanie nie generuje dodatkowych kosztów, poza tymi niezbędnymi do stworzenia biletu (opracowanie graficzne, druk) oraz ustalenia jego ceny i sposobu podziału zysku ze sprzedaży. Poza niewątpliwymi zaletami, jakimi jest prostota i niewielki koszt, należy zaznaczyć, że taki bilet miałby charakter komercyjny i stanowiłby dodatkowy przychód dla przewoźników. Rozwiązanie nie stanowiłoby zatem przewozu o charakterze użyteczności publicznej i w konsekwencji nie podlegałoby dotowaniu z budżetu z tytułu stosowanych ulg.

6.6.3.3. Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.

Brak współpracy pomiędzy przewoźnikami, odmienne taryfy biletowe czy brak możliwości szybkiej przesiadki i sprawnego dotarcia do celu powodują brak zainteresowania wśród podróżnych publicznym transportem zbiorowym. Podróżny, który musi nabyć kilka różnych biletów, często nie decyduje się na skorzystanie z usług publicznych przewoźników i wybiera transport indywidualny.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nie ma prawnych przeciwwskazań do tworzenia przez przedstawicieli różnych gałęzi transportu wspólnych rozwiązań komunikacyjnych. Bilety aglomeracyjne, coraz częściej stosowane w obszarach wielkomiejskich, łączą przede wszystkim transport miejski podmiejski z koleją. Takie bilety łączone można wprowadzić również na terenie PN 2020, odpowiednio dostosowując je do skali przewozu i potrzeb regionu dla którego byłyby ustanawiane.

Na dzień dzisiejszy jedyny problem praktyczny, jaki generują przepisy, polega na niejednorodnych stawkach procentowych ulg ustawowych, których stosowanie jest obligatoryjne w przypadku przewozów realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Ulgi, określone głównie w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z późn. zm.), określone są osobno dla każdego rodzaju przewozów (kolejowy, autobusowy i komunikacja miejska). W przypadku transportu kolejowego i autobusowego będą to stawki z w/w ustawy – 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37%, 33% (ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej). Pomimo tożsamer z pozoru stawki, często zależnie od rodzaju transportu zniżka będzie odmienna dla tej samej grupy osób, np. w przypadku jednorazowych przejazdów, dzieciom w wieku do lat 4 w pociągu przysługiwać będzie zniżka w wys. 100% ceny biletu, natomiast w komunikacji autobusowej zwykłej i przyspieszonej – 78% (chyba że dziecko nie korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia). W przypadku komunikacji miejskiej najczęstszą ulgą będzie 50% i 100%, co wynika z odrębnych przepisów (np. ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawy o systemie oświaty, ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora).

Wspólny bilet składałby się z sumy dwóch elementów składowych, obejmujących koszt biletu na każdy rodzaj transportu połączony w całość, z zastosowaniem ulg dla każdego elementu osobno. Za przykład można przyjąć bilety dla grupy objętej zniżką: „dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (...) – nie dłużej niż do 24 roku życia” – czyli uczniów. Przyjmując, iż głównym celem wprowadzenia biletu jest zintegrowanie komunikacji autobusowej z koleją, bilet dla uczniów wyglądałby następująco:

- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 37% ulgi na bilet kolejowy + 100% wartości normalnego biletu autobusowego,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 49% ulgi na bilet kolejowy + 49% ulgi na bilet autobusowy,
- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 37 % ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 49% ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej.

Powyższy przykład pokazuje niedoskonałość rozwiązania zastosowanego przez ustawodawcę, niemniej jednak nie powoduje to niemożliwości jego wprowadzenia.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

To od przewoźników zależy, czy zdecydują się na bilety jednorazowe czy miesięczne – zależnie od specyfiki regionu na którym odbywają się przewozy, niemniej jednak zalecanym rozwiązaniem byłby bilet okresowy, drukowany indywidualnie dla każdego pasażera, a zatem bilet imienny. Przewoźnik, zgodnie ze wskazaniem podróżnego wydawałby imienny bilet z uwzględnieniem przysługujących podróżnemu ulg, w oparciu o przedstawiony przez podróżnego dokument uprawniający do zniżki. Zależnie od potrzeb, cena biletu może zostać uzależniona od liczby kilometrów, lub zasięgu przewozu. Choć proces samego ustalenia wartości biletu zdaje się być skomplikowany, rozwiązanie może przynieść wymierne korzyści. Niewątpliwie zwiększy to komfort podróżnych, co może zachęcić do częstszego korzystania z usług publicznego transportu.

6.6.3.4. Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy

a) Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Obowiązek zapewniania mieszkańcom gminnych przewozów pasażerskich często jest sporym obciążeniem dla gminy i jej budżetu. Gmina rzadko posiada własny tabor i środki zapewniające jej samodzielną obsługę transportu lokalnego. W przypadku kiedy gmina nie posiada podmiotu wewnętrznego – przewoźnika będącego własnością gminy, gmina jako organizator transportu ma obowiązek w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonania wyboru operatora, który będzie wykonywał przewozy na jej rzecz.

Zasadniczo gmina obowiązana jest dokonać wyboru przewoźnika w sposób otwarty - poprzez procedurę przetargową na podstawie ustawy Prawo Zamówień Publicznych lub w drodze koncesji na usługi. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku implementacji Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, przewiduje jednak wyjątkowe okoliczności, w których gmina może samodzielnie dokonać wyboru przewoźnika i bezpośrednio zawrzeć z nim umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając powyższe, gminy mogą niekiedy bezpośrednio zdecydować się na przewoźnika, który będzie realizował przewozy zgodnie z ich potrzebami i oczekiwaniami. Niezależnie od trybu, gmina może skorzystać z usług podmiotu całkowicie komercyjnego - takiego wyboru dokonała gmina Prudnik, która korzysta z usług Arriva na wybranych liniach komunikacyjnych (wybrany w drodze przetargu nieograniczonego). Alternatywnie organizator może nawiązać współpracę z którymś z podmiotów wewnętrznych należących do okolicznych jednostek samorządu terytorialnego.

Powyższe porozumienie pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego w praktyce składa się z dwóch etapów. Strony inicjują współpracę poprzez podjęcie odpowiednio przez gminę i powiat uchwał w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Następnie, już z udziałem podmiotu wewnętrznego – przewoźnika, zawierają trójstronną umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obecnie Powiat Nyski poprzez Radę Powiatu podjął uchwały o nawiązaniu współpracy z Gminą Pakosławice oraz Gminą Skoroszyce, których ostatecznym rezultatem ma być wykonywanie przez PKS Nysa gminnych przewozów pasażerskich na terenie tych gmin.

Powyższe rozwiązanie niesie ze sobą bezsporne korzyści zarówno w strefie finansowej, jak i w zakresie rozwoju Partnerstwa. Niewątpliwie zlecenie przewozów podmiotom lokalnym będącym własnością samorządów jest niekiedy jedynym ratunkiem dla ich funkcjonowania, gdyż w kontekście zmieniającej się charakterystyki współczesnego transportu, coraz bardziej opierającego się na transporcie indywidualnym, podmioty te często borykają się z problemami finansowymi, a ich zadłużenie stanowi obciążenie dla samorządowych budżetów. Podmioty takie jak PKS Nysa wykonują również powiatowe przewozy pasażerskie na terenie gmin. Zasadnym wydaje się więc zlecenie wykonywania dodatkowego transportu jednostce, która częściowo funkcjonuje już w obszarze lokalnego transportu. Jest to również rozwiązanie niewątpliwie korzystne ze względu na możliwą lokalną współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, co zwiększa integrację transportową regionu.

b) Integracja wielu podmiotów w świetle wykonywania publicznego transportu zbiorowego

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego może przyjmować różnorodny kształt organizacyjny. Jednym z możliwych rozwiązań jest nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami, poprzez zawiązanie porozumienia taryfowego lub utworzenie związku przewoźników. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje 5 głównych przewoźników: MZK Nysa (w zakresie komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa) oraz PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg oraz Arriva. W obecnej sytuacji faktyczno-prawnej mało prawdopodobnym jest, aby wszyscy przewoźnicy



dobrowolnie zawiązali współpracę. Część z nich stanowi jednostki zewnętrzne wobec gmin i działa na podstawie umów zawartych z gminami lub powiatami. Są to przede wszystkim przedsiębiorcy działający w oparciu o konkurencyjność prezentowanych ofert.

Lokalny transport, stanowi zadanie własne gminy o charakterze obowiązkowym. Może być on organizowany przez gminę samodzielnie, lub w drodze porozumienia gmin czy związku międzygminnego. Gminy posiadające zdolność do samodzielnego zapewnienia transportu zbiorowego na swoim obszarze to przeważnie duże gminy o charakterze miejskim, posiadające wystarczające zaplecze w postaci samorządowego zakładu budżetowego czy spółki komunalnej, za pomocą których gmina jest w stanie zapewnić mieszkańcom transport publiczny. Gminy, które nie są zdolne do wykonywania transportu, wybierają jedną z form współpracy z gminami ościennymi, np. w drodze porozumienia, w którym gmina powierza innej wykonywanie zadań publicznych objętych porozumieniem. Druga gmina przyjmuje wówczas na siebie prawa i obowiązki związane z zadaniami gminy pierwszej, mając często obowiązek uczestniczenia w kosztach realizacji powierzonego zadania – czyli wykonywania przewozów regularnych.

Porozumienia wskazane powyżej funkcjonują już obecnie na terenie Partnerstwa Nyskiego. MZK Nysa realizuje obsługę komunikacji miejskiej na terenie miasta Nysa. Jest podmiotem wewnętrznym, spółką komunalną, której wyłącznym właścicielem jest gmina Nysa. Posiada własny tabor i strukturę organizacyjną, sprawnie funkcjonującą na terenie gminy. Niewątpliwie racjonalnym jest więc nawiązywanie współpracy z Nysą przez gminy ościenne (takie jak Otmuchów), które nie są zdolne samodzielnie zapewnić transportu na swoim terenie bez ponoszenia kosztów znacznie przewyższających ich możliwości finansowe. W takim porozumieniu, gminy przenoszą wykonywanie transportu publicznego na gminę zobowiązującą się, ustalając jednocześnie ewentualną odpłatność za wykonywanie usług. Analogiczne rozwiązanie mogą stosować gminy w porozumieniu z innymi operatorami, np. z PKS'ami świadczącymi usługi przewozowe.

Należy jednak pamiętać, że w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na drodze porozumienia powiat może scedować wykonywanie zadań z zakresu przewozów lokalnych na gminę, ale nigdy odwrotnie.

Wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich – przewozów międzygminnych niewykraczających poza granicę powiatu – należy do zadań własnych powiatu. Podobnie jak w przypadku gmin, powiaty mogą zawierać stosowne porozumienia z powiatami sąsiadującymi, celem przekazania jednemu z nich wykonywania transportu międzygminnego. Podobnie jak w przypadku porozumień gminnych, zawierane porozumienie powinno określać przede wszystkim podział kosztów realizacji zadań publicznych i ewentualny podział przychodów czerpanych z przewozów.

Proponowanym rozwiązaniem, najkorzystniejszym z punktu widzenia zacieśniania współpracy pomiędzy Partnerami, jest utworzenie związku międzygminnego pomiędzy gminami - Partnerami. Jest to opcja najdalej idąca

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

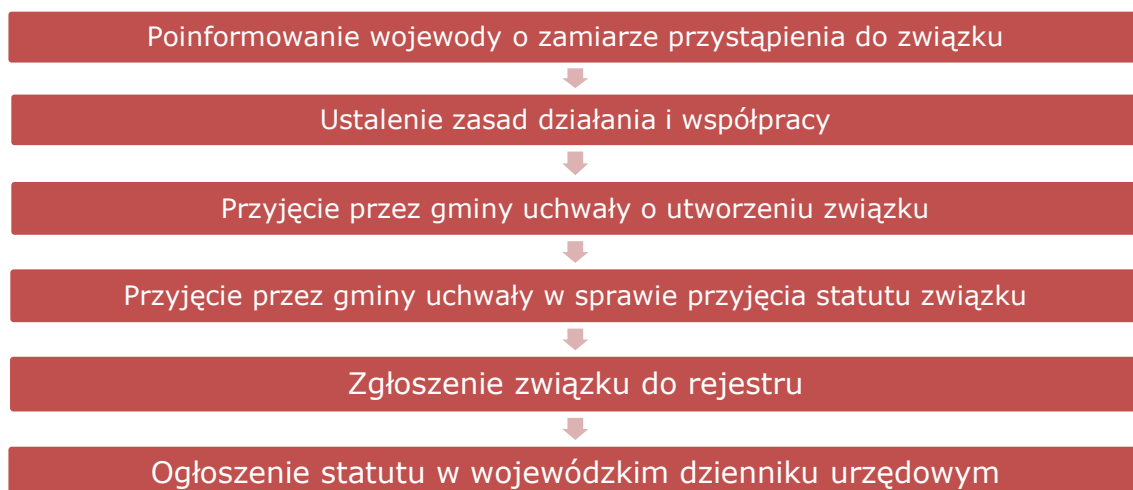
**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

w zakresie integracji, pozwalająca na wspólne decydowanie przez gminy o kierunku rozwoju lokalnego transportu, nie tylko w zakresie utworzenia wspólnej taryfy przewozowej, ale potencjalnie również wspólnych rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych, dystrybucji i promocji usług etc.

Związek międzygminny uważany jest za najbardziej zaawansowaną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Utworzenie związku skutkuje bowiem powstaniem odrębnej osoby prawnej. Ponadto, przepisy prawa dopuszczają do udziału w związkach międzygminnych również miasta na prawach powiatu. Zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego określają, które zadanie należące do zakresu ich działania będzie wykonywane wspólnie i w tym celu tworzą związek, na który przenoszą wykonywanie tego zadania. Warto podkreślić, że od momentu utworzenia to związek przejmuje na siebie odpowiedzialność za realizację przekazanych zadań. Związek działa w oparciu o przyjęty przez rady zainteresowanych gmin statut. Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie związku, w którego skład wchodzi wójtowie gmin (burmistrzowie, prezydenci miast) wchodzących w skład związku. Spośród swoich członków zgromadzenie wybiera Zarząd związku, który będzie operował jako organ wykonawczy. Po zarejestrowaniu związku, z dniem ogłoszenia statutu związek międzygminny nabywa osobowość prawną i może rozpocząć wykonywanie działalności w ramach realizacji celów, dla których został powołany.

Rysunek 35 Powstanie związku międzygminnego

Źródło: Opracowanie własne.

6.6.3.5. Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Powołanie związku nie powoduje automatycznie integracji w zakresie transportu lokalnego. To w jakich obszarach nastąpi przekazanie kompetencji związkowi zależy od skłonności gmin do integracji oraz ich chęci do aktywnego udziału w tworzeniu

i realizacji wspólnej polityki transportowej. Istotną rolę odgrywać będą również możliwości finansowe gmin – członków związku.

Zgromadzenie związku międzygminnego to najistotniejszy organ z punktu widzenia integracji. Jest organem stanowiącym i kontrolnym związku, decydującym o kierunkach, w jakich zmierzać będą działania związku, w szczególności realizacja zadań statutowych. Poza podejmowaniem uchwał o charakterze „organizacyjnym”, tj. w sprawach dotyczących członkostwa w związku, planowania finansowego, zasad zarządzania majątkiem, wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej gmin etc., to do zgromadzenia należeć będzie uchwalenie wspólnej taryfy za usługi transportu lokalnego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 36 Struktura organizacyjna związku

	• Gminy
Organ stanowiąco-kontrolny	• Zgromadzenie
Organ wykonawczy	• Zarząd
Aparat pomocniczy	• Biuro

Źródło: Opracowanie własne.

Związek międzygminny może utworzyć w ramach swojej struktury jednostkę organizacyjną – zarząd transportu, która zajmie się analizą aktualnych potrzeb transportowych związku, planowaniem i realizacją usług przewozowych oraz ogólną organizacją działań związku.

Poprzez zawiązanie przez gminy związku międzygminnego i przystąpienie do tego związku, gminy przekazują związkowi swoje prawa i obowiązki, które łączą się z wykonywaniem zadania publicznego, które zostało przez gminy związkowi powierzone. Oznacza to, że związek wykonuje je we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność, przy pomocy swoich organów. W kontekście utworzenia zintegrowanej taryfy to związek (a nie gminy) podpisywałby umowy z operatorami transportu lokalnego. Przewoźnik, który byłby zainteresowany wykonywaniem przewozów, musiałby uwzględnić taryfy ustalone przez związek, a zatem konkurencja pomiędzy przewoźnikami opierałaby się nie na kryterium ceny, ale przede wszystkim na jakości świadczonych usług.

Działalność związku nie musi ograniczać się do ujednolicenia taryfy. W przypadku pozytywnego odzewu ze strony gmin i porozumienia w sprawie pogłębienia integracji transportowej, utworzona jednostka organizacyjna mogłaby zająć się również projektowaniem linii komunikacyjnych, ustalaniem rozkładów jazdy, kontrolowaniem jakości usług przewozowych czy zawieraniem umów z przewoźnikami.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

6.6.3.6. Zintegrowany system taryfowy

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego w dużej mierze zależy od określenia przez członków związku potrzeb właściwych dla ich obszaru. Należy uwzględnić zróżnicowany potencjał społeczny i gospodarczy gmin, odmienne doświadczenia posiadane przez gminy w zakresie organizacji i zarządzania transportem, zróżnicowany poziom cen, ilości i jakości organizowanych lub zamawianych usług publicznego transportu zbiorowego przez poszczególne gminy, a także przewidywane rozbieżne oczekiwania gmin, co do pożądanej ilości i jakości transportu, oraz kosztów jego funkcjonowania.

W obecnej sytuacji docelową integrację można podzielić na dwie sfery: komunikacji miejskiej oraz transportu lokalnego w zakresie przewozów regularnych. Jedynie gmina miejska Nysa posiada infrastrukturę i jednostkę organizacyjną realizującą komunikację miejską w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Funkcjonuje ona na stosunkowo ograniczonym terenie i, ze względu na uregulowania prawne, stosuje stawki taryfowe ustalone niezależnie przez Radę Miasta Nysa, z uwzględnieniem szeregu ulg wynikających z przepisów szczególnych. W pozostałym obszarze Partnerstwa przewozy regularne wykonywane są przez przewoźników wybranych przez gminy do wykonywania gminnych przewozów pasażerskich i właśnie w tym zakresie zachodzi wyraźna możliwość integracji systemu taryfowego.

Gminy, po dokonaniu analizy finansowej i wzajemnego zapotrzebowania na połączenia pasażerskie, mogą określić wspólną taryfę dla przewozów lokalnych, która stopniowo zostanie wdrożona na terenie partnerstwa. Jak wynika z analizy przedstawionej w rozdziale poprzedzającym, każdy przewoźnik obecnie stosuje własną taryfę i jak wynika z zestawienia, o ile średnie ceny biletów normalnych Arriva Sp. z o.o. oraz PKS Głubczyce są do siebie zbliżone, tak różnica pomiędzy cenami oferowanymi przez PKS Nysa i PKS Brzeg wynosi ok. 2 złote. Jest to sytuacja niekorzystna przede wszystkim dla podróżnych. Wprowadzenie wspólnej taryfy z pewnością zadowoli pasażerów, ponadto może być to pierwszy krok do wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w przyszłości.

6.6.3.7. Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Stosownie do sposobu integracji wybranego przez Partnerów, koniecznym może okazać się podzielenie obszaru Partnerstwa Nyskiego na strefy taryfowe, np. strefę miejską, podmiejską i obwodową. Niezbędne jest również określenie rodzaju systemu taryfowego ściśle związanego z rodzajem przyjętej integracji. W zależności od wybranego rozwiązania, korzystnym może okazać się przyjęcie systemu opartego na biletach jednorazowych, działających na obszarze ograniczonym do jednej lub kilku linii komunikacyjnych (rozwiązanie wskazane dla małych obszarów integracji, np. w ramach porozumień międzygminnych), na biletach czasowych, ważnych na wielu liniach komunikacyjnych w ograniczonym przedziale czasowym (zaleca się np. w przypadku porozumień taryfowych przewoźników) oraz system mieszany, będący

połączeniem obu tych rozwiązań, z możliwym również zastosowaniem dodatkowego wspólnego biletu (optymalny system dla związku międzygminnego).

6.6.3.8. Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów

Procesy związane z integracją taryfową, a co za tym idzie podziału środków ze sprzedaży biletów pomiędzy poszczególnych organizatorów i operatorów (przewoźników) będzie wymagało zastosowania rozwiązań organizacyjno – technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. Operator sprzedający bilet zintegrowany jednorazowy lub miesięczny część przychodu przekaze innemu operatorowi obsługującemu tą samą trasę, na której dany bilet będzie wykorzystany. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany.

Etapy kolejne wiążą się z koniecznością zapewnienia systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych. Przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji gminnej lub powiatowej zostanie najpierw przekazana wspólnemu organizatorowi przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletem zintegrowanym.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów o urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. W pierwszym etapie operator sprzedający bilet zintegrowany okresowy, przekaze odpowiednią część przychodu organizatorowi przewozów, który rozdzieli ją na pozostałych operatorów, z pojazdów których korzystali posiadacze przedmiotowego biletu.

6.6.3.9. Dotacje i rekompensaty

Odrębnym elementem finansowania przewozów pasażerskich będzie ich współfinansowanie przez organizatora. W przypadku niepokrycia kosztów funkcjonowania operatora (przewoźnika) z tytułu wpływu ze sprzedaży biletów oraz dopłat do biletów ulgowych na poszczególnych liniach będzie potrzebna wypłata rekompensaty ze strony organizatora. Zasada wypłaty rekompensaty powinna być zgodna z rozporządzeniem 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku i powinna być obliczona wg. wzoru:

A

Przychody operacyjne i zrównane z nimi



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

B

Koszty działalności operacyjnej

$$C = A - B$$

Wynik (zysk/strata) na sprzedaży

D

Pozostałe przychody operacyjne

E

Pozostałe koszty operacyjne

$$F = C + D - E$$

Wynik (zysk/strata) na działalności operacyjnej

G

Przychody finansowe

H

Koszty finansowe

$$I = F + G - H$$

Wynik (zysk na działalności gospodarczej) finansowy brutto

J

Podatek dochodowy

$$K = J - I$$

Wyliczenie kwoty rekompensaty

L

Rozsądny zysk na działalności gospodarczej

$$M = K + L$$

Wyliczenie kwoty rekompensaty z uwzględnieniem rozsądnego zysku

REKOMPENSATA:

Suma wszystkich ponoszonych kosztów na działalności operacyjnej oraz kosztów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Minus

Suma wszystkich przychodów z działalności operacyjnej oraz przychodów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Plus

Podatek dochodowy

Plus

Rozsądny zysk (ustalona procentowa stopa zwrotu z kapitału własnego za ostatni zamknięty rok obrotowy)

Zasada współfinansowania dopłat przez poszczególnych partnerów do poszczególnych linii powinna być odzwierciedleniem liczby pasażerów korzystających z danej linii z wykorzystaniem odniesienia, że na dla przejazdów realizowanych wewnątrz gminy płatnikiem będzie gmina, natomiast dla przejazdów realizowanych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

między gminami będzie Starostwo. Szczegółowa weryfikacja kierunków przejazdu pasażerów będzie możliwa dzięki zastosowaniu urządzeń rejestrujących podróże pasażerów lub dzięki wykonywaniu cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży.

Przedstawione propozycje dotyczące sposobu podziału środków ze sprzedaży biletów oraz wyznaczania wysokości dopłat i rekompensat nie stwarzają żadnych przeszkód przyłączania do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych, sąsiednich organizatorów). W przypadku rozszerzenia zakresu działalności systemu o nowe jednostki administracyjne będzie konieczne stosowne porozumienie między operatorami. W przypadku przyłączenia do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych) niezbędne będzie ich wyposażenie w urządzenia rejestrujące podróże pasażerów i włączenie ich do systemu wzajemnych rozliczeń.

6.6.3.10. Dalsza integracja transportu

Jak już zostało to wcześniej podkreślone, działalność związku międzygminnego utworzonego przez Partnerów celem wykonywania publicznego transportu zbiorowego nie musi ograniczać się do wprowadzenia wspólnej taryfy. Gminy na etapie tworzenia związku określają zadania i cele jakie realizować będzie związek. Wydaje się naturalnym, iż w przypadku osiągnięcia porozumienia co do ujednolicenia taryfy za przewozy lokalne, kolejnym krokiem byłoby wprowadzenie spójnych graficznie biletu i rozkładu jazdy. Wskazana jest również koordynacja układu linii komunikacyjnych na terenie Partnerstwa, co niewątpliwie ułatwi wykonywanie przewozów, w szczególności w sytuacji, w której linia obejmuje więcej niż jedną gminę. Sporym udogodnieniem dla pasażerów byłoby utworzenie wspólnego, zsynchronizowanego rozkładu jazdy – wybierani przez organizatora według właściwej procedury operatorzy przewozów wykonywaliby je na określonych liniach, według określonego przez związek rozkładu.

W przypadku utworzenia przez związek międzygminny zarządu transportu, który pełniłby funkcję niejako koordynatora systemu transportu, organ ten dysponowałby analizami transportu i informacjami na temat lokalnych potrzeb transportowych. Z punktu widzenia realizacji zadań i potrzeb lokalnych gminy, korzystne jest dążenie do integracji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego. Tworzenie centrów przesiadkowych czy parkingów dla samochodów, infrastruktury rowerowej może stanowić dodatkową korzyść z integracji w przyszłości.

6.6.4. Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, obszar Partnerstwo Nyskie jest obszarem zróżnicowanym i niejednorodnym w zakresie realizowanych usług transportowych. Wielość niezależnych przewoźników nie sprzyja funkcjonalności transportu lokalnego - wiąże się z różnymi biletami, w różnych cenach, brakiem zsynchronizowanych rozkładów jazdy, nieopłacalnością wykonywania przewozów na niektórych liniach komunikacyjnych. Aby poprawić efektywność transportu publicznego i zachęcić podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego zalecane jest podjęcie przez

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Partnerów działań zmierzających do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych.

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego jest realną szansą na zacieśnienie współpracy pomiędzy Partnerami w zakresie transportu. Pomimo częściowych przeszkód prawno-organizacyjnych, w szczególności dotyczących ulg ustawowych, możliwe jest częściowe zharmonizowanie działalności transportowej, w zakresie określonym przez Partnerów. Zależnie od zaangażowania i woli Partnerów niniejsze opracowanie proponuje szereg rozwiązań prawnych, umożliwiających integrację na obszarze Partnerstwa. Od rozwiązania zakładającego poszerzenie obecnej oferty przewozowej – wzajemne honorowanie biletów, wspólny bilet, z jednoczesnym utrzymaniem dotychczasowego status quo w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego - opcja ta jest w dużej mierze zależna od przewoźników i wyrażenia przez nich chęci podjęcia współpracy, po rozwiązaniu, które zakłada utworzenie niezależnego podmiotu, który przejąłby organizowanie transportu lokalnego. Gminy przekazując związkowi decydowanie o kształcie polityki transportowej regionu Partnerstwa i czynnie współpracując w ramach związku mają szansę na zbudowanie spójnego systemu transportu publicznego, odpowiadającego nie tylko ich indywidualnym potrzebom, ale i zbiorowym wymaganiom stawianym przez Partnerstwo.

Biorąc pod uwagę specyfikę obszaru, zdolność finansową członków Partnerstwa oraz aktualny stan prawny, optymalne rozwiązanie będzie znajdować się pośrodku, pomiędzy wspomnianymi powyżej rozwiązaniami. Najprostsze funkcjonalnie zdaje się zawieranie porozumień pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport. Porozumienia międzygminne, międzypowiatowe oraz porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego, można określić jako swoisty kompromis, spełniający zarówno warunek integracji pomiędzy Partnerami, jak i nieobciążający radykalnie budżetów samorządowych. Porozumienie zakłada przekazanie wykonywania transportu lokalnego przez podmiot odpowiedzialny innemu podmiotowi. Część Partnerów posiada własne zaplecze komunikacyjne w postaci własnego taboru. Z kolei część gmin charakteryzuje mała powierzchnia i ograniczony budżet. Wszystkie te podmioty jednakowo obciążone są obowiązkiem wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na poziomie gminnym i powiatowym. Nawiązanie współpracy w postaci porozumienia jednocześnie zapewnia jednej z jego stron dodatkowy dochód, a drugiej pozwala na zawarcie umowy na korzystniejszych warunkach bez konieczności organizowania własnego taboru czy dokonywania wyboru w drodze przetargu, który nie gwarantuje wyboru oferty mieszczącej się w granicach możliwości finansowych organizatora przewozów transportu zbiorowego. Takie porozumienie umożliwia zapewnienie obsługi transportowej przynajmniej na minimalnym poziomie, a ponadto w przypadku dalszego rozwoju przewozów i zwiększenia ilości pasażerów, pozwala na stopniowe redukowanie kosztów własnych organizatora i zwiększenie samofinansowości wykonywanych przewozów.

Należy również zaznaczyć, że Partnerzy realizując działania zmierzające do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

powinni mieć na uwadze, że znaczna część pasażerów to ludzie zagrożeni wykluczeniem społecznym oraz osoby niepełnosprawne, co nie może zostać pominięte przy kreowaniu cen biletów na transport publiczny. Niezależnie od wyboru sposobu integracji wykonywania przewozów, podmioty odpowiedzialne winny również dążyć do radykalnego odmłodzenia taboru – m.in. przez pozyskanie środków zewnętrznych na zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Optymalny sposób wykorzystania nowego taboru to obsługa linii użyteczności publicznej na terenie OF PN.

Wszystkie proponowane rozwiązania umożliwiają nawiązanie współpracy i otwierają drogę do dalszej integracji. Żadne z rozwiązań nie ogranicza nowym Partnerom udziału we wspólnym publicznym transporcie zbiorowym, niezależnie od wybranej formy i zakresu integracji. Być może działania ustawodawcy umożliwią ponadto pełną integrację taryfową w niedalekiej przyszłości.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

7. Wdrażanie strategii

7.1. Układ podmiotowy oraz ramy czasowe realizacji przedsięwzięć

Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie Strategii będą poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Partnerstwo Nyskie 2020.

Partnerstwo Nyskie 2020 zostało zapoczątkowane podpisaniem listu intencyjnego pomiędzy gminą Nysa a powiatem nyskim w dniu 19.07.2012 r. Celem jego powstania było wspólne rozwiązywanie problemów demograficznych. Następnie do PN 2020 zapraszano kolejne samorządy wchodzące w skład powiatów: nyskiego, prudnickiego, głubczyckiego oraz brzeskiego. Umowę Partnerstwa podpisano 25.03.2013 r.

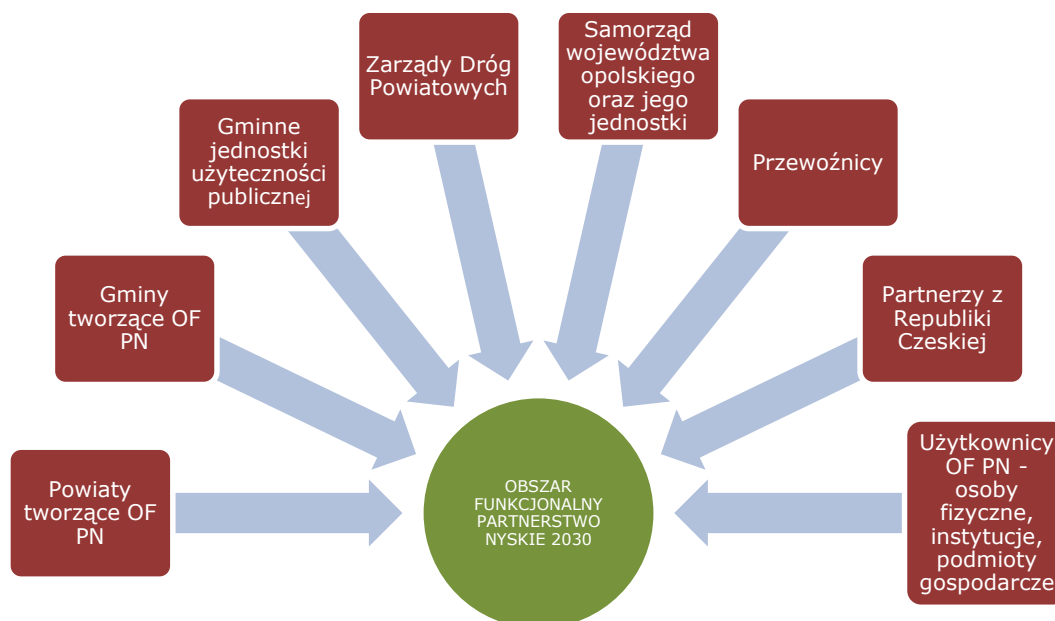
W realizację Strategii włączone będzie szerokie grono interesariuszy reprezentujących m.in. jednostki podległe Partnerom Projektu – gminne jednostki użyteczności publicznej, wydziały zajmujące się inwestycjami drogowymi, Zarządy Dróg Powiatowych, samorząd województwa opolskiego oraz jego jednostki – Zarząd Dróg Wojewódzkich, przewoźnicy – PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva, MZK Nysa, PKP TLK S.A., przewoźnicy prywatni, policja itp. Dla osiągnięcia zamierzonych celów istotna będzie współpraca ponadregionalna, w tym współpraca zagraniczna z innymi samorządami, instytucjami i środowiskami społeczno-gospodarczymi, funkcjonującymi głównie w Republice Czeskiej. Oprócz tego interesariuszami Strategii, a więc podmiotami/osobami, które z jednej strony mogą mieć wpływ na wdrażanie Strategii, a z drugiej mogą czerpać korzyści z jej realizacji, są użytkownicy OF PN: osoby fizyczne (mieszkańcy, turyści), instytucje oraz podmioty gospodarcze.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 37 Interesariusze strategii



Źródło: Opracowanie własne.

W strategii działania zaplanowano do roku 2030. W tak długim okresie czasu, uwarunkowania realizacji przedsięwzięć mogą ulec zmianie, stąd realizacja projektów może zostać przyspieszona, bądź opóźniona. Należy pamiętać o bieżącym monitoringu i ewaluacji Strategii oraz o wprowadzaniu na zmian do dokumentu.

W poniższych tabelach wskazano podmioty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych przedsięwzięć oraz ramy czasowe ich realizacji.

Tabela 90 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	gmina Biała	2017
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	gmina Biała	2017-2020
Remont dróg na terenie gminy Biała	gmina Biała	2018-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont drogi Włodzienin - Wiechowice (do przejścia granicznego)	gmina Branice	2017-2022
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice	gmina Branice	2017-2022
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich	gmina Branice	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice	gmina Branice	2017-2022
Dokończenie budowy obwodnicy miasta	gmina Głubczyce	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	gmina Głubczyce	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg	gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	gmina Głuchołazy	2018-2022
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg	gmina Grodków	2017-2022



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków	gmina Grodków	2017-2020
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza	gmina Kietrz	2017-2022
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań	gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Remont drogi powiatowej Gryżów – Jegielnica	gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów	gmina Korfantów	2018-2020
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i drogi dojazdowej do DK 40	gmina Lubrza	2017
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	gmina Łambinowice	2017
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych	gmina Łambinowice	2017-2020
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie	gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa	gmina Nysa	2018-2022
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej	gmina Nysa	2018-2022
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2020
Budowa połączenia drogowego od DW 411 w miejscowości Podkamień do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41	gmina Nysa	2018-2022
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego	gmina Nysa	2017-2020
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu	gmina Nysa	2018-2022
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie	gmina Nysa	2017-2020



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych	gmina Otmuchów	2017-2020
Remont dróg gminnych oraz powiatowych	gmina Otmuchów	2017-2020
Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej)	gmina Otmuchów	2018-2022
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu	gmina Otmuchów	2017
Oznakowanie skrajni jezdni	gmina Otmuchów	2017
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe	gmina Otmuchów	2017-2020
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów	gmina Paczków	2017-2020
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków	gmina Paczków	2017-2020
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017-2020
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej	gmina Prudnik	2017-2020
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2020
Budowa obwodnic miasta Prudnik	gmina Prudnik	2018-2020
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku	gmina Prudnik	2017-2020
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów	gmina Prudnik	2017
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładunek natężenia ruchu w mieście Prudnik	gmina Prudnik	2017-2022

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych	gmina Skoroszyce	2017-2020
Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	gmina Skoroszyce	2017-2020
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	powiat nyski	2017-2022
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej	powiat nyski	2017-2022
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku	powiat prudnicki	2017-2020
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim	powiat prudnicki	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych	powiat prudnicki	2017-2022
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego	powiat głubczycki	2017-2022

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 91 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała	gmina Biała	2017-2020
Budowa nowych parkingów w gminie Branice	gmina Branice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2020

Strona 272 z 307



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2020
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych	gmina Grodków	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz	gmina Kietrz	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów	gmina Korfantów	2017-2020
Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza	gmina Lubrza	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice	gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	gmina Otmuchów	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich	gmina Paczków	2017-2020
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych	gmina Prudnik	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce	gmina Skoroszyce	2017-2020
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim	powiat głubczycki	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	powiat prudnicki	2017-2020

Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 92 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała	gmina Biała	2017
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych	gmina Branice	2017
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych	gmina Głucholazy	2017
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze	gmina Kietrz	2017
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych	gmina Korfantów	2017
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice	gmina Łambinowice	2017
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017 - 2018
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych	gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok autobusowych	gmina Paczków	2017
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy	powiat prudnicki	2017 - 2018
Przebudowa zatok autobusowych	gmina Prudnik	2017
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie	gmina Prudnik	2016



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)		
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017 - 2018
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce	gmina Skoroszyce	2017 - 2018
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	powiat nyski	2017
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020	OF PN 2020	2016
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej	OF PN 2020	2018 - 2019
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej	OF PN 2020	2016 - 2017
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	2016 - 2017

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 93 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób	gmina Głuchołazy	2016 – 2018

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.		
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	gmina Głubczyce	2016 – 2018
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	gmina Grodków	2016 – 2018
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji (działka nr 1133 obszar 0,4993 ha).	gmina Otmuchów	2016 – 2018
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	gmina Paczków	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy	gmina Prudnik	2016 – 2018



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 94 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie	gmina Nysa	2016 – 2018
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP	gmina Prudnik	2016 – 2018

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 95 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice	gmina Branice	2017-2019
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim	gmina Głubczyce	2017

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce	gmina Głubczyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy	gmina Głuchołazy	2017-2022
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych	gmina Grodków	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych	gmina Kietrz	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów	gmina Korfantów	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic	gmina Lubrza	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Łambinowice	2017-2022
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów	gmina Łambinowice	2017-2022
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa	gmina Nysa	2017-2022
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych	gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Głuchołazy	gmina Nysa	2017-2022
Wytyczenie oraz budowa chodników	gmina Otmuchów	2017-2022



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego	gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym	gmina Otmuchów	2017-2022
Montaż stojaków rowerowych	gmina Otmuchów	2018
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych	gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie	gmina Paczków	2017-2022
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	gmina Paczków	2017-2022
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	gmina Paczków	2017
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik	gmina Prudnik	2017-2022
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów	gmina Prudnik	2018
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	gmina Skoroszyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych	powiat głubczycki	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	powiat nyski	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	powiat prudnicki	2017-2022
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej	OF PN 2020	2016-2017

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	2017-2018

Źródło: Opracowanie własne.

7.2. Układ funkcjonalny

Zadania i zamierzenia inwestycyjne wynikające ze Strategii obejmują zadania własne samorządów gminnych i samorządów powiatowych zrzeszonych w ramach Partnerstwa Nyskiego.

W związku z powyższym rolą zarówno samorządu gminnego, jak i samorządu powiatowego będzie wykonywanie w pierwszej kolejności zadań leżących w ich bezpośredniej kompetencji, wynikających z przepisów prawa. W kontekście transportu zadaniami własnymi gminy są sprawy związane z utrzymaniem dróg gminnych, ulic, mostów, placów, a także organizacja ruchu drogowego i organizacja lokalnego transportu zbiorowego. Ponadto w polskim systemie prawnym obowiązuje zasada domniemania kompetencji na rzecz gminy. Oznacza to, że jeśli jakieś zadanie przewidziane jest dla samorządu terytorialnego, a nie zostało sprecyzowane, którego szczebla jednostka ma je wykonać, zakłada się że przypada ono gminie. W kontekście transportu zadaniami własnymi powiatu są sprawy związane z transportem publicznym i drogami publicznymi (drogi powiatowe). Należy jednak zaznaczyć, że powiat wykonuje zadania o charakterze ponadgminnym, co oznacza:

- Podejmowanie współpracy z innymi podmiotami na zasadach partnerstwa – kolektywne rozwiązywanie problemów, wzajemne wspieranie, wprowadzenie planowania zintegrowanego, propagowanie oraz wymianę doświadczeń i praktyk między Partnerami, a także współfinansowanie działań innych podmiotów.
- Podejmowanie działań promujących rozwiązania pożądane z punktu widzenia danego obszaru, lobbowanie na rzecz realizacji określonych zadań przez inne podmioty itp.

7.3. Zasady Realizacji Strategii

Strategia jest perspektywicznym dokumentem, wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie Partnerstwa. Aby w sposób efektywny wdrożyć założenia Strategii, zapewnić efektywny przebieg inwestycji i uzyskać maksymalne efekty z posiadanych nakładów, konieczne jest zarządzanie procesem realizacji Strategii według szeregu następujących zasad:

- **Zasada partnerstwa** – zasada propagująca wspólne działania podczas realizacji poszczególnych zapisów Strategii, czego wyrazem jest inicjatywa łącząca podmioty należące do Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto przewiduje się przeprowadzenie konsultacji społecznych na każdym etapie realizacji zapisów Strategii.
- **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** – zaprojektowane rozwiązania (dotyczące zarówno opracowania Strategii, jak i jej wdrożenia) muszą zostać nakierowane na wywarcie możliwie największego pozytywnego wpływu na jakość systemu transportowego Partnerstwa. Cel ten mierzony będzie stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez funkcjonujący system transportowy.
- **Zasada kompleksowości** – zaplanowane rozwiązania powinny w maksymalnym stopniu przyczynić się do podniesienia konkurencyjności systemu transportowego na obszarze Partnerstwo Nyskie oraz zapewniać komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego systemu transportowego.
- **Zasada intermodalności** – system transportowy na terenie Partnerstwa powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości korzystania z alternatywnych wariantów w przewozie towarów i pasażerów.
- **Zasada programowania** – Strategia powinna wyznaczać sposób funkcjonowania w przyszłości systemu transportowego na terenie Partnerstwa (priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania). U podstaw tej zasady leży konieczność wieloletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu.
- **Zasada ciągłości i długookresowości działań** – oznacza, że działania przewidywane na lata przypadające po zakończeniu obowiązywania Strategii, będą stanowić kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów.
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego na terenie Partnerstwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie. A także do ich równego traktowania przez władze (jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie).
- **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego.
- **Zasada efektywności inwestycyjnej** – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców Obszaru



Biurowisko projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Funkcjonalnego, uwzględniając ograniczoną ilość środków finansowych na realizację inwestycji.

- **Zasada montażu finansowego** – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.
- **Zasada dodatkowości** – oznacza, że środki finansowe przeznaczone na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi kwotami, które zostaną poświęcone na współfinansowanie projektów.
- **Zasada monitorowania i oceny** – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego obszaru poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej. A także prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu, celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii.
- **Zasada koncentracji** – w ramach realizacji Strategii, wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty.

Wdrażanie Strategii powinno zmierzać do stworzenia sprawnie działającego i możliwie najbardziej wydajnego systemu transportowego w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jego funkcjonowaniem. System transportowy stanowi układ powiązanych ze sobą elementów, którego wszystkie części wzajemnie na siebie oddziałują i nie mogą funkcjonować w oderwaniu od całości. Dlatego też konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na funkcjonowanie tego systemu.

Realizacja zamierzeń określonych w *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* będzie odbywać się pod nadzorem Starostwa Powiatowego w Nysie – Partnera odpowiedzialnego za Strategię. Partner wyodrębni komórkę/biuro/wydział lub pracownika w Regulaminie Organizacyjnym odpowiedzialnego za zarządzanie realizacją zamierzeń Strategii.

Aby realizować zapisy Strategii w zgodzie z przedstawionymi powyżej zasadami, wszystkie inwestycje powinny zostać zaakceptowane przez specjalnie powołaną Radę Partnerstwa lub inny organ decyzyjny, w którego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych samorządów. Zaangażowanie Rady na etapie planowania inwestycji umożliwi konsultację zaproponowanych projektów, a tym samym ułatwi osiągnięcie dodatkowych efektów, np. poprzez realizację wspólnych projektów partnerskich lub projektów komplementarnych z uzyskanym efektem synergii, co stanowi jeden z podstawowych celów zawiązania Partnerstwa.

Ponadto rekomenduje się powołanie Zespołu Tematycznego ds. Transportu, odpowiedzialnego za inicjowanie projektów z zakresu szeroko rozumianego transportu. W jego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych Partnerów, zarządcy

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

dróg, podmioty odpowiedzialne za organizację oraz bezpieczeństwo transportu publicznego i drogowego, a także inne podmioty, których działalność przyczynia się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego na terenie Partnerstwa.

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień Strategii wymaga ścisłej współpracy i koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami zaangażowanymi w realizację założeń dokumentu. W tym:

- ścisłej współpracy i koordynacji działań samorządów terytorialnych wszystkich szczebli oraz ich instytucji, odpowiedzialnych za zarządzanie poszczególnymi elementami systemu transportu na terenie Partnerstwa;
- pełnej integracji Strategii Rozwoju Transportu z polityką transportową województwa;
- współpracy z samorządami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji komplementarnych przedsięwzięć, przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w województwie, a nie tylko ograniczenie się do realizacji projektów na terenie Partnerstwa, co mogłoby przynieść negatywny efekt zamknięcia na pozostałą część województwa;
- zabezpieczenia w budżetach samorządów środków finansowych niezbędnych do realizacji zapisów Strategii oraz aktywnego poszukiwania różnorodnych form finansowania dla inwestycji wskazanych jako priorytetowe;
- inicjowanie stałych studiów nad efektywnością funkcjonowania systemu transportowego i przeprowadzanie oceny ekonomicznej przyjmowanych rozwiązań przestrzennych, funkcjonalnych i technicznych.

Wdrażanie zapisów Strategii winno odbywać się według następującego schematu przedstawionego poniżej:

- zaplanowanie, na podstawie wstępnej analizy efektywności inwestycji, sposobu osiągnięcia celów określonych w Strategii – przede wszystkim poprzez wskazanie przedsięwzięć, które w maksymalnym stopniu przyczyniają się do realizacji założeń Strategii;
- zdefiniowanie jednostek i osób odpowiedzialnych za praktyczną realizację przedsięwzięć określonych w Strategii;
- koordynacja działań, w szczególności w przypadku realizowania inwestycji przez większą liczbę jednostek, wyznaczenie liderów przedsięwzięć;
- monitoring efektywności realizacji poszczególnych przedsięwzięć, jeszcze w trakcie ich trwania;
- ocena rezultatów wdrożenia Strategii;
- opracowanie systemu modyfikacji założeń Strategii – aktualizacja Strategii.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 38 Schemat wdrażania Strategii

Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja celów *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wymaga stworzenia planu finansowego, będącego podstawą do przeprowadzenia inicjatyw niezbędnych do poprawy systemu transportowego na terenie Partnerstwa. Biorąc pod uwagę specyfikę sektora transportu (wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny, decydujący o jakości życia), konieczne jest zapewnienie systemu finansowania, umożliwiającego nie tylko nadrobienie zaległości infrastrukturalnych, ale również przyczyniającego się do poprawy rentowności systemu transportowego. Ograniczy to w przyszłości koszty ponoszone przez jednostki samorządu terytorialnego.

Realizacja zaplanowanych inwestycji winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu*, które wymienione zostały we wcześniejszej części opracowania.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest kluczowym dokumentem definiującym kierunki i założenia rozwoju systemu transportowego na obszarze Partnerstwa na najbliższe lata. W sferze informacyjnej wdrożenia Strategii konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na:

- zwiększenie wiedzy mieszkańców Partnerstwa na temat założeń Strategii oraz realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych;
- uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań;

- stworzenie mechanizmu gwarantującego uzyskanie informacji zwrotnych na temat sposobu realizacji planów zawartych w Strategii;
- stworzenie modelu przepływu informacji między jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami zaangażowanymi w realizację celów Strategii oraz mieszkańcami.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

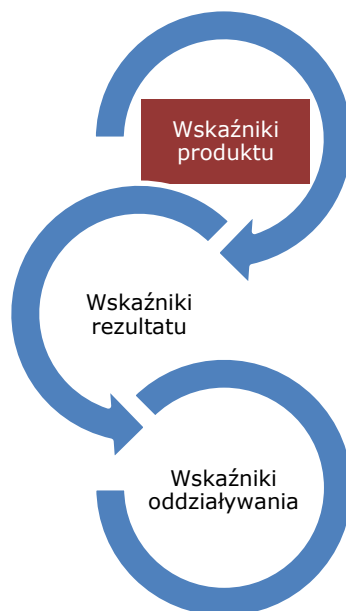
8. Monitoring i ewaluacja

8.1. Relacje między wskaźnikami

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Z tego względu przy zdefiniowanych celach przedsięwzięcia ustalono adekwatny system wskaźników ich realizacji.

Wskaźniki produktu obrazują bezpośrednie, namacalne efekty realizacji przedsięwzięć rozwojowych. Są bezpośrednimi efektami podejmowanych działań rozwojowych w postaci gotowych do użycia/wykorzystania produktów. Stopień osiągnięcia zakładanych wskaźników mierzalny jest od razu po zakończeniu realizacji projektu. Sumowanie wskaźników dla wszystkich projektów w perspektywie obowiązywania dokumentu do roku 2030 umożliwi ocenę osiągnięcia danego wskaźnika dla całej Strategii.

Rysunek 39 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania Strategii

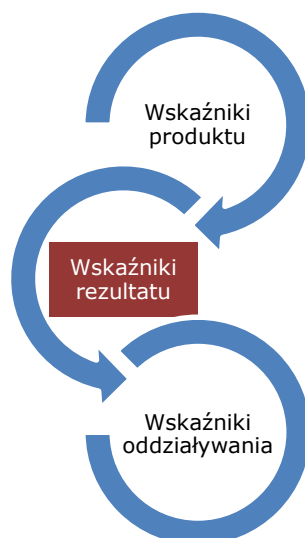


Źródło: Opracowanie własne.

Wdrożenie projektów rozwojowych oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników produktu umożliwi osiągnięcie wskaźników rezultatu. Są to wszelkiego rodzaju udogodnienia, ulepszenia, rozwój, postęp, usprawnienia będące pochodną infrastruktury powstałej w projekcie i innych produktów projektu. Obrazują one mierzalne korzyści, jakie zostaną osiągnięte w wyniku wdrażania projektów. Dotyczyć

mogą wszystkich sfer życia: społecznej, gospodarczej itd. Ocena wskaźników rezultatu możliwa jest zazwyczaj w krótkim czasie (najczęściej do jednego roku) po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.

Rysunek 40 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

Osiągnięcie wskaźników produktu i rezultatu w efekcie końcowym doprowadzi do osiągnięcia wskaźników oddziaływania. Oddziaływanie do długofalowe efekty realizacji projektów oraz całej strategii, których pomiar najczęściej wykracza poza ramy czasowe obowiązywania dokumentu. Dlatego też, w niniejszym dokumencie wskazano, jakie przewiduje się długofalowe oddziaływanie Strategii, bez wskazywania ich mierników.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

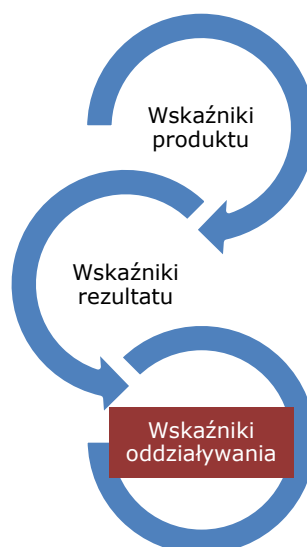
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 41 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania Strategii

Źródło: Opracowanie własne.

8.2. Wskaźniki

8.2.1. Wskaźniki produktu

Na tym poziomie rekomenduje się przyjęcie następujących wskaźników produktu dla strategii:

Tabela 96 Wskaźniki produktu realizacji Strategii

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Nowozakupione autobusy niskoemisyjne	70
	Nowe trasy komunikacji publicznej	2
	Powstałe portale informacji pasażerskiej	1
	Nowowybudowane/wyremontowane przystanki komunikacji publicznej	50
	Zintegrowane centra przesiadkowe P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	2
	Zmodernizowane dworce	8



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Wyremontowane drogi	600 km
	Nowowytbudowane drogi	50 km
	Przebudowane skrzyżowania, w tym skrzyżowania z poprawioną organizacją ruchu	30
	Nowoutworzone miejsca parkingowe	450
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Nowowytbudowane/wyremontowane trasy rowerowe o charakterze rekreacyjnym	600 km
	Nowopowstałe miejsca bezpiecznego pozostawienia roweru	14 (w każdej miejscowości po jednym)
	Stworzone portale informacji rowerowej	1

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźniki produktu spełniają następujące kryteria:

- **mierzalność** – wskaźniki są możliwe do zmierzenia na odpowiednio wysokim poziomie dokładności,
- **rzetelność** – pomiar wskaźników dokonywany będzie w sposób obiektywny, za każdym razem na tych samych zasadach,
- **trafność** – wskaźniki odzwierciedlać będą rzeczywisty poziom realizacji celów, a więc są dobrane aby odzwierciedlać rzeczywiste wyniki działań,
- **dostępność** – dane nt. wskaźników będą dostępne dla osób i instytucji dokonujących ewaluacji, ich pozyskanie będzie proste i nie będzie wymagać nadmiernych nakładów finansowych i czasowych.

Ponadto, oprócz ww. wskaźników – adekwatnych do pomiaru postępów i efektów realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych – rekomenduje się monitoring szczegółowych wskaźników odnoszących się do oceny systemu transportowego na terenie Partnerstwa, w tym m.in. dotyczących:

- ilości sprzedanych biletów w komunikacji miejskiej,
- punktualności w publicznym systemie transportowym,
- napęlnienia w pojazdach publicznego transportu zbiorowego,



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- liczby pasażerów przewożonych środkami publicznego transportu zbiorowego,
- pracy przewozowej, realizowanej przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego.

Umożliwi to bieżącą ocenę pracy systemu oraz podejmowanie stosownych działań korygujących w przypadku pojawienia się jakichkolwiek odchyleń.

Monitoring i ewaluacja Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowana będzie przez Partnera – Starostwo Powiatowe w Nysie działające na podstawie Umowy Partnerstwa zawartej dnia 25.03.2013 r.

W tym celu rekomenduje się powołanie specjalnej jednostki, odpowiedzialnej za monitoring i ewaluację przedmiotowej Strategii. Taką jednostką może być kiluosobowy Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji bądź utworzenie odpowiedniego stanowiska w ramach obecnej struktury organizacyjnej Starostwa – tzn. Stanowiska Specjalisty ds. Monitoringu i Ewaluacji.

System pomiaru wskaźników odnoszących się do sfery transportowej jest zgodny z założeniami konstrukcji systemu monitorowania pozostałych Strategii opracowanych dla Partnerstwa. A także odnosić się do zbioru elementów umożliwiających pomiar, kontrolę i interpretację efektów realizowanych działań.

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące wskaźników, wyszczególnionych w tabeli powyżej od organów wskazanych przy określonych wskaźnikach oraz pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje oceny aktualnego stopnia realizacji celów ze stanem zakładanym. W sytuacji rozbieżności, komórka ta podejmuje kroki zaradcze celem wyjaśnienia zaistniałego stanu rzeczy. Etap gromadzenie, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.

- **Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz wskaźników monitorowania skutków środowiskowych jej wdrożenia oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

pod obrady sesji poszczególnych jednostek tworzących OF PN 2020. Zakłada się, że Biuro Projektu w Nysie corocznie wyznaczać będzie termin, w którym wszyscy Partnerzy będą zobowiązani do zatwierdzenia sprawozdania w toku obrad organów stanowiących OF PN 2020.

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii i wskaźników monitoringu skutków środowiskowych.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko po zakończeniu obecnego okresu programowania w 2020 r. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw wraz ze wskaźnikami skutków środowiskowych.

Jest to również okres, w którym aktualizacja Strategii może nieść za sobą następujące efekty:

- dostosowanie kierunków rozwoju Obszaru Funkcjonalnego do zmieniających się warunków prawnych, społecznych i gospodarczych oraz potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- przedstawienie aktualnej diagnozy rozwoju obszaru z uwzględnieniem dotychczasowej dynamiki, zaobserwowanych trendów oraz prognoz na kolejne lata.

Aktualizacja Strategii powinna zostać przeprowadzona w oparciu o następujące zasady:

- Zasada konsensusu społeczności lokalnej – zasada otwartości Strategii. Podobnie jak przy tworzeniu dokumentu, podczas procesu aktualizacji rekomenduje się zaangażowanie przedstawicieli różnych środowisk, m.in. władz samorządowych, organizatorów transportu, podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową oraz mieszkańców.
- Zasada zgodności – Strategia, zarówno w wersji pierwotnej, jak i zaktualizowanej, winna cechować się zgodnością z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie lokalnym, jak i na poziomach wyższych (m.in. ze strategią rozwoju transportu dla województwa i kraju).

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zasada otwartości – rekomenduje się zachowanie otwartego charakteru Strategii, umożliwiającego bieżące wprowadzanie zmian przyczyniających się do bardziej efektywnego osiągnięcia celów założonych w dokumencie.

Strategia ma charakter otwarty, a metodologia jej wdrażania zakłada możliwość dokonywania zmian i aktualizacji jej zapisów w reakcji na zmieniające się uwarunkowania makroekonomiczne, wyniki okresowych analiz, efekty realizacji Strategii czy inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjęte założenia. Wszystkie zmiany w tym zakresie będą jednak odbywały się przy udziale i konsultacji ze społecznością lokalną, dzięki czemu zostanie zachowany uspołeczniony charakter tego dokumentu.

8.2.2. Wskaźniki rezultatu

Dla strategii przewiduje się osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:

Tabela 97 Wskaźniki rezultatu

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Zaspokojony popyt na transport publiczny zgłaszanego przez użytkowników OF PN 2020	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Zgodność rzeczywistego czasu podróży z czasem podróży planowanym	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 20%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla komunikacji publicznej	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji pasażerskiej - 1 ^[1]
	System transportu publicznego, integrujący dotychczasowe rozwiązania z nowoczesnymi elementami	Udział inwestycji wdrażających nowoczesne rozwiązania w inwestycjach ogółem (tam, gdzie wdrażanie nowoczesnych rozwiązań jest możliwe) – 100% ^[2]
	Zwiększenie udziału komunikacji publicznej w systemie transportowym ogółem, wzrost	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego

^[1] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o komunikacji publicznej na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.

^[2] Osiągnięcie takiego wskaźnika oznacza, że wszystkie inwestycje techniczne, technologiczne, polegające na zakupie taboru czy też inwestycje w infrastrukturę techniczną cechować będą się innowacyjnością, a więc bazować będą na najlepszych możliwych do zastosowania rozwiązaniach, adekwatnych do zdiagnozowanego problemu.

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną	Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Ograniczenie emisji CO ₂	Wymiana 70 sztuk starych autobusów na 70 nowych, które cechują się niską emisją CO ₂
	Nowozakupiony tabor przystosowany do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych	Liczba nowozakupionych autobusów niskoemisyjnych – 70 sztuk
	Wzrost bezpieczeństwa w okolicach przystanków komunikacji publicznej	Brak zdarzeń losowych wynikających złego stanu technicznego przystanków oraz nieprawidłowego oznakowania
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Zlikwidowanie wąskich gardeł, system dróg zapewniający przepustowość w ciągu całej doby (w przypadku występowania miejsc o obniżonej przepustowości w niewralgicznych godzinach w ciągu doby, możliwość przeniesienia części ruchu na inne ciągi komunikacyjne)	Skrócenie czasu podróży samochodem
	Możliwość przewidzenia czasu podróży	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 10%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych – Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system komunikacji drogowej wewnątrz obszaru OF PN	Szybki dostęp do wewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Sprawny system komunikacji drogowej z otoczeniem OF PN, w tym dogodny dojazd do miejsc centralnych regionu	Szybki dostęp do zewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się po drogach	Zmniejszenie liczby wypadków pojazdów mechanicznych w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych wypadków drogowych
	Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Zmniejszenie liczby wypadków z pieszymi i rowerzystami w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych
	Skrócenie czasów przejazdu	Spadek czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów inwestycyjnych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów mieszkaniowych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów mieszkaniowych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych i turystycznych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów rekreacyjnych i turystycznych (bez korków, bezpiecznie)



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	Zaspokojony popyt na miejsca parkingowe	Liczba nowoutworzonych miejsc parkingowych – 450
	Likwidacja zjawiska parkowania w miejsca niedozwolonych	Zlikwidowanie całkowite parkowania w miejscach niedozwolonych
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Rozwój turystyki bazujący na ścieżkach rowerowych	Długość wybudowanych/wyremontowanych ścieżek rowerowych – 600
	Poprawa bezpieczeństwa na ciągach pieszo - rowerowych	Brak incydentów i zdarzeń na ciągach pieszo - rowerowych
	Zaspokojony popyt użytkowników OF PN 2020 na ciągi pieszo - rowerowe	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania ciągów pieszo – rowerowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla ciągów pieszo - rowerowych	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji rowerowej – 1 ^[3]

Źródło: Opracowanie własne.

Samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wybiera go 80% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% ankietowanych. Najczęściej wybieraną formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom-nauczanie-dom jest autobus (77% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasowały się przejazdy samochodem (16% mieszkańców). Dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych na trasie dom – inne - dom jest samochód, na który wskazało 59% mieszkańców. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców przemieszcza się rowerem (6% osób). Biorąc pod uwagę wszystkie podróże, wykonywane na wszystkich badanych rodzajach tras, dominującą formą przemieszczania się w podróżach zamiejscowych jest samochód (wybiera go 59% mieszkańców), następnie autobus (30% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców wybiera podróżowanie pieszo (6% osób), rowerem (4% mieszkańców) i motocyklem (1% osób).

^[3] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o ścieżkach rowerowych na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

8.2.3. Prognozowane wskaźniki oddziaływania

W wyniku wdrożenia polityki transportowej ujętej w niniejszym dokumencie osiągnięte zostaną następujące wskaźniki oddziaływania (długofalowe skutki wdrażania przedsięwzięć rozwojowych):

1. **Przyspieszenie rozwoju gospodarczego.** System transportowy w mieście jest podstawowym układem, który stanowi podstawę do dalszego rozwoju OF PN 2020. Dlatego też usprawnienie systemu niewątpliwie przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego OF PN bowiem:

- Dobrze skomunikowane z otoczeniem obszary są atrakcyjne inwestycyjnie. Ponadto analizowany teren będzie miał dogodny dostęp do ciągów komunikacyjnych gwarantujących dobre połączenie z regionem.
- Przedsiębiorcy będą mogli swobodnie przemieszczać się oraz oni sami będą dostępni dla otoczenia. Usprawnione będą relacje dostawca – przedsiębiorca – odbiorca.
- Przedsiębiorcy będą bardziej dostępni dla odbiorców indywidualnych.
- Dostępność wielu miejsc kultury, rozrywki będzie również generowała przychody dla jst.
- Sprawny system transportowy umożliwia również rozwój turystyki. W ramach Strategii przewiduje się rozwój ciągów pieszo – rowerowych, co z kolei stanowi bazę dla rozwoju turystyki.

2. **Poprawa jakości życia mieszkańców.** System transportowy warunkuje dostępność szkół, pracy itd. Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom obszaru, docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Stąd też rola systemu transportowego w kreowaniu rozwoju społeczności lokalnej jest ogromna bowiem:

- Usprawnienie komunikacji, przemieszczania się wewnątrz obszaru OF PN ułatwi odstęp do pracy, nauki i innych generatorów ruchu.
- Wydolny, przepustowy system transportowy zapewnia sprawną komunikację z otoczeniem.
- Realizacja polityki ujętej w niniejszym dokumencie spowoduje zmianę przyzwyczajeń mieszkańców – nastąpi promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Transport jest generatorem wielu wypadków na OF PN 2020. Stąd też realizacja przedsięwzięć rozwojowych ujętych w Strategii zapewni poprawę bezpieczeństwa w systemie transportowym. Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Użytkownicy OF PN 2020 będą mieli zapewnione alternatywne kanały komunikacji – wybudowane zostaną ciągi piesze i rowerowe.



Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- System transportowy gwarantuje wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.

3. **Poprawa wizerunku gmin należących do Partnerstwa** - wprowadzenie przewidzianej w Strategii polityki transportowej wpłynie na poprawę wizerunku OF PN. Stworzony zostanie efektywny i spójny system transportu odzwierciedlający rzeczywiste powiązania funkcjonalne. Wpłynie to jednocześnie na wzrost atrakcyjności terenów turystycznych i inwestycyjnych OF PN.

4. **Poprawa stanu środowiska naturalnego.** Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy. Obwodnice OF PN 2020 zostaną poprowadzone z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości.

8.2.4. Wskaźniki ekonomiczne

Kolejnym elementem opracowania są wskaźniki ekonomiczne inwestycji dla każdej gminy oraz dla powiatów. Analiza została wykonana dla okresu od 2010 roku do 2041 roku. Obliczone zostały następujące wskaźniki:

- **ENPV** (economic net present value) - ekonomiczna wartość bieżąca projektu
- **ERR** (economic rate of return) - ekonomiczna stopa zwrotu z projektu
- **NPV** (net present value) - suma zdyskontowanych przepływów pieniężnych projektu

Dla wszystkich gmin wskaźnik **ENPV > 0** co oznacza, że wartość bieżąca korzyści jest większa niż wartość bieżąca kosztów.

Ponadto zostały przedstawione nakłady na inwestycje w każdej z gmin i powiecie oraz **korzyści eksploatacji**. Wartość ta oznacza o ile zmniejszą się nakłady na utrzymanie infrastruktury po zrealizowanych inwestycjach. W Prudniku ze względu na to, że zaplanowano dużą ilość nowych dróg, korzyści eksploatacji są ujemne. Ponadto w ostatniej kolumnie zaprezentowano roczne korzyści z eksploatacji przez najbliższe 25 lat.

Zestawienie zbiorcze wszystkich wskaźników ekonomicznych znajduje się w załączniku 10.



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 98 Wskaźniki ekonomiczne

Gmina/Powiat	ENPV	ERR	NPV	Niezbędne nakłady	Korzyści eksploatacyjne	Korzyści eksploatacji w przeliczeniu na każdy rok analizy
Biała	159 136 418	90,70%	-10 895 123	19 837 398,37	12 830 400,00	513 216,00 zł
Branice	29 833 962	53,10%	-4 394 531	6 634 146,34	2 645 775,00	105 831,00 zł
Głubczyce	51 187 646	62,08%	-6 580 566	8 845 528,46	1 950 300,00	78 012,00 zł
Głucholazy	205 718 912	67,71%	-22 442 233	30 504 065,04	7 323 525,00	292 941,00 zł
Grodków	36 710 585	24,61%	-17 359 294	22 113 821,14	2 940 300,00	117 612,00 zł
Kietrz	183 816 239	18,67%	-132 494 172	165 983 739,84	17 280 945,00	691 237,80 zł
Korfantów	286 488 269	65,03%	-34 979 396	52 357 723,58	20 301 435,00	812 057,40 zł
Lubrza	44 817 093	85,35%	-3 866 403	5 983 739,84	2 606 175,00	104 247,00 zł
Łambinowice	59 643 133	29,84%	-19 540 020	27 772 357,72	8 620 425,00	344 817,00 zł
Nysa	94 217 944	21,00%	-46 756 881	55 349 593,50	4 950,00	198,00 zł
Otmuchów	223 429 947	88,68%	-17 223 857	25 821 138,21	10 070 527,50	402 821,10 zł
Paczków	62 251 376	138,83%	-2 249 824	4 565 853,66	3 514 995,00	140 599,80 zł
Prudnik	51 042 880	16,67%	-37 387 364	44 097 560,98	-287 100,00	- 11 484,00 zł
Skoroszyce	73 483 932	75,80%	-7 514 409	11 056 910,57	4 009 500,00	160 380,00 zł
Powiat Głubczycki	212 562 081	26,29%	-83 764 615	104 065 040,65	9 145 125,00	365 805,00 zł
Powiat Nyski	173 680 323	51,15%	-27 753 745	36 422 764,23	6 669 135,00	266 765,40 zł
Powiat Prudnicki	55 042 722	38,72%	-12 346 222	16 065 040,65	2 713 095,00	108 523,80 zł

Źródło: Opracowanie własne.

8.2.5. Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu zapewni system monitoringu. W poniższej tabeli przedstawiono, w odniesieniu do celów strategicznych, listę wskaźników,

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

służących monitorowaniu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*.

Tabela 99 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii*

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin: • EURO 1 • EURO 2 • EURO 3 • EURO 4 • EURO 5 • EURO 6
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	-
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową [ha] (GUS) Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej [rodzaj przejścia/ilość w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska) Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej [Liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa)



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
		Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego) Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji) Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano Zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	-
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	-
	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)).

Źródło: Opracowanie własne.

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Załączniki

ZAŁĄCZNIK 1	Projekt części analityczno- diagnostycznej
ZAŁĄCZNIK 1A	Raport z badania etap I
ZAŁĄCZNIK 1B	Tom I - diagnoza strategiczna
ZAŁĄCZNIK 1C	Tom II - wyniki badań
ZAŁĄCZNIK 1D	Tom III - wyniki badań ankietowych
ZAŁĄCZNIK 1E	Tom IV - promocja i konsultacje społeczne
ZAŁĄCZNIK 1F	Opracowania kartograficzne (mapy)
ZAŁĄCZNIK 1G	Dokumentacja fotograficzna
ZAŁĄCZNIK 2	Projekt części strategicznej
ZAŁĄCZNIK 2A	Raport z badań Etap II
ZAŁĄCZNIK 2B	Tom I - analiza bezpieczeństwa
ZAŁĄCZNIK 2C	Tom II -studium komunikacyjne
ZAŁĄCZNIK 2D	Tom III -konsultacje społeczne
ZAŁĄCZNIK 2E	Tom IV -promocja
ZAŁĄCZNIK 3	Projekt strategii rozwoju transportu OF PN 2020
ZAŁĄCZNIK 3A	Karta monitoringu dla strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020
ZAŁĄCZNIK 3B	Mapa partnerstwa
ZAŁĄCZNIK 3C	Projekt strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020
ZAŁĄCZNIK 4	Wyciąg ze strategii rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego partnerstwo nyskie 2020
ZAŁĄCZNIK 5	Karty projektów

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

ZAŁĄCZNIK 6	Wstęp do analizy bezpieczeństwa
ZAŁĄCZNIK 7A	Mapa - linie komunikacyjne
ZAŁĄCZNIK 7B	Mapa - lokalizacja przystanków autobusowych
ZAŁĄCZNIK 7C	Mapa - lokalizacja przystanków autobusowych Nysa
ZAŁĄCZNIK 7D	Mapa - lokalizacja przedsiębiorstw
ZAŁĄCZNIK 7E	Mapa - wypadki śmiertelne
ZAŁĄCZNIK 7F	Mapa - zagęszczenie ludności
ZAŁĄCZNIK 7G	Mapa - zezwolenia
ZAŁĄCZNIK 7H	Mapa - zezwolenia burmistrz
ZAŁĄCZNIK 7I	Mapa - zezwolenia starosta
ZAŁĄCZNIK 7J	Mapa - zezwolenia marszałek
ZAŁĄCZNIK 7K	Mapa liczby kursów pomiędzy gminami
ZAŁĄCZNIK 8A	Inwentaryzacja stojaków i wiat na rowery
ZAŁĄCZNIK 8B	Inwentaryzacja linii komunikacji zbiorowej
ZAŁĄCZNIK 8C	Inwentaryzacja przewozów szkolnych
ZAŁĄCZNIK 8D	Macierz zależności dla analizy wielokryterialnej
ZAŁĄCZNIK 8E	Matryca zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi z poziomu regionalnego i lokalnego
ZAŁĄCZNIK 8F	Rangi projektów
ZAŁĄCZNIK 9	Lista projektów
ZAŁĄCZNIK 10	Zestawianie zbiorcze wskaźników
ZAŁĄCZNIK 11	Analiza wielokryterialna (z uwzględnionym IRR)
ZAŁĄCZNIK 12	Podsumowanie działań promocyjnych



Spis tabel

Biuro projektu:

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości	13
Tabela 2 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020.....	14
Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu	33
Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu.....	34
Tabela 5 Lista parkingów wybranych do badania wykorzystania powierzchni parkingowych	38
Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych we wszystkich badanych punktach	39
Tabela 7 Czas parkowania na rynkach lub przy wybranych ulicach we wszystkich miastach, z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia	40
Tabela 8 Czas parkowania pojazdów pod supermarketami i ośrodkami zdrowia.....	41
Tabela 9 Wyszczególnienie połączeń PKS Nysa	43
Tabela 10 Ilość kursów wykonywanych do danych miejscowości w podziale na dni tygodnia	45
Tabela 11 Liczba kursów danej linii pomiędzy krańcowymi przystankami (linia wydłużona).....	46
Tabela 12 Wykaz skróconych linii MZK Nysa	47
Tabela 13 Spis bezpośrednich kursów wykonywanych przez Arriva Sp. z o.o.	48
Tabela 14 Liczba połączeń wykonywanych codziennie z Prudnika do wybranych miejscowości (połączenia pośrednie i bezpośrednie)	50
Tabela 15 Wyszczególnienie połączeń PKS Głubczyce	52
Tabela 16 Liczba kursów PKS w Brzegu.....	55
Tabela 17 Procent realizowanych kursów w zależności od dnia	60
Tabela 18 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020	82
Tabela 19 Przejścia małego ruchu granicznego na Obszarze OF PN 2020	83
Tabela 20 Wybierane środki transportu	88
Tabela 21 Preferencje dotyczące środka transportu w podziale na gminy (zimą)	89
Tabela 22 Sposób realizacji podróży zamiejscowych w poszczególnych gminach	90
Tabela 23 Częstotliwość wykorzystania poszczególnych środków transportu z uwzględnieniem częstotliwości przemieszczania się mieszkańców	92
Tabela 24 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	92
Tabela 25 Akceptowalna częstotliwość kursowania komunikacji publicznej	93
Tabela 26 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru transportu zbiorowego w codziennych dojazdach – w podziale na gminy	93
Tabela 27 Najczęściej wskazywane determinanty wyboru własnego środka transportu – w podziale na gminy	95
Tabela 28 Czynniki generujące problemy z dostępnością do publicznego transportu, będące przeszkodą w podejmowaniu edukacji, pracy, aktywności gospodarczej oraz w dostępie do usług publicznych – w podziale na gminy.....	96
Tabela 29 Czynniki wpływające na zmianę dotychczasowego środka transportu na transport zbiorowy – w podziale na gminy	97



Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 30 Czynniki wpływające na zmianę środka transportu na transport rowerowy – w podziale na gminy	98
Tabela 31 Wybierane środki transportu	99
Tabela 32 Czas trwania codziennej podróży do pracy	99
Tabela 33 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	100
Tabela 34 Preferowana częstotliwość kursowania	100
Tabela 35 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór określonego środka transportu ...	101
Tabela 36 Wybierane środki transportu	102
Tabela 37 Czas trwania codziennej podróży do szkoły	103
Tabela 38 Akceptowalny czas dojścia na przystanek	103
Tabela 39 Najważniejsze przyczyny i czynniki wpływające na wybór przez uczniów określonego środka transportu	104
Tabela 40 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji	105
Tabela 41 Obszary wyznaczone do modernizacji w poszczególnych powiatach	106
Tabela 42 Obszary problemowe w transporcie publicznym – w podziale na gminy	107
Tabela 43 Inwentaryzacja generatorów ruchu	108
Tabela 44 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego	114
Tabela 45 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej	117
Tabela 46 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej	119
Tabela 47 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej	120
Tabela 48 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów	123
Tabela 49 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej	126
Tabela 50 Planowane inwestycje związane z infrastrukturą przystankową	131
Tabela 51 Przebudowa dworców	134
Tabela 52 Planowane zintegrowane centra przesiadkowe	136
Tabela 53 Planowane inwestycje drogowe	136
Tabela 54 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie prudnickim	161
Tabela 55 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie nyskim	162
Tabela 56 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim	163
Tabela 57 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w Gminie Grodków	163
Tabela 58 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020	172
Tabela 59 Macierz relacji w dostępie mieszkańców do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych	174
Tabela 60 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014	176
Tabela 61 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników	177
Tabela 62 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze	177

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 63 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007 - 2014 według miejsca zdarzenia	177
Tabela 64 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014	180
Tabela 65 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiciu na lata 2007-2014	180
Tabela 66 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	181
Tabela 67 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014	182
Tabela 68 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	185
Tabela 69 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy.....	186
Tabela 70 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	186
Tabela 71 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	188
Tabela 72 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	188
Tabela 73 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	191
Tabela 74 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	192
Tabela 75 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	193
Tabela 76 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	193
Tabela 77 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)	200
Tabela 78 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)	201
Tabela 79 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi	203
Tabela 80 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MKK w Nysie oraz Arriva Prudnik	204
Tabela 81 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MKK w Nysie	205
Tabela 82 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość.....	206
Tabela 83 Matryca rekomendacji strategicznych.....	216
Tabela 84 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego.....	223
Tabela 85 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego.....	224
Tabela 86 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego	228
Tabela 87. Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego.....	231
Tabela 88 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego	236
Tabela 89 Rangi projektów	239
Tabela 90 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów	267
Tabela 91 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów	272

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 92 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów	274
Tabela 93 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów	275
Tabela 94 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji	277
Tabela 95 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów	277
Tabela 96 Wskaźniki produktu realizacji Strategii	288
Tabela 97 Wskaźniki rezultatu	292
Tabela 98 Wskaźniki ekonomiczne	297
Tabela 99 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia <i>Strategii</i>	298

Spis wykresów

Wykres 1 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania	35
Wykres 2 Średnia liczba osób przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w dni robocze, soboty oraz niedziele	56
Wykres 3 Średnie zapelnienie pojazdu w dzień roboczy, w sobotę i w niedzielę	57
Wykres 4 Punktualność odjazdów z przystanków	58
Wykres 5 Rodzaj biletów posiadanych przez pasażerów	59
Wykres 6 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników	62
Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia	181
Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014	183
Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014	184
Wykres 10 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia	187
Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia	187
Wykres 12 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	190
Wykres 13 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km	207

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Spis rysunków

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski	12
Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego	12
Rysunek 3 Gęstość zaludnienia	13
Rysunek 4 Liczba ludności	13
Rysunek 5 Liczba podmiotów gospodarczych	14
Rysunek 6 Odsetek osób bezrobotnych	14
Rysunek 7 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych	15
Rysunek 8 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020	27
Rysunek 9 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych	36
Rysunek 10 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	36
Rysunek 11 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	37
Rysunek 12 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami	37
Rysunek 13 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa	79
Rysunek 14 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu	110
Rysunek 15 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej	122
Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów	125
Rysunek 17 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej	127
Rysunek 18 Planowa inwestycje liniowe w gminie Biała	147
Rysunek 19 Planowane inwestycje liniowe w gminie Branice	148
Rysunek 20 Planowane inwestycje liniowe w gminie Lubrza	149
Rysunek 21 Planowane inwestycje liniowe w gminie Łambinowice	150
Rysunek 22 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głubczyce	151
Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w gminie Głuchołazy	152
Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w gminie Nysa	153
Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w gminie Otmuchów	154
Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w gminie Grodków	155
Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w gminie Kietrz	156
Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w gminie Paczków	157
Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w gminie Prudnik	158
Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w gminie Korfantów	159
Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w gminie Skoroszyce	160
Rysunek 32 Zależność między wizją rozwoju a celami	219
Rysunek 33 Cele strategiczne	220
Rysunek 34 Kierunki działań	222

Rysunek 35 Powstanie związku międzygminnego	258
Rysunek 36 Struktura organizacyjna związku	259
Rysunek 37 Interesariusze strategii	267
Rysunek 38 Schemat wdrażania Strategii	284
Rysunek 39 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania Strategii	286
Rysunek 40 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania Strategii	287
Rysunek 41 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania Strategii	288



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl