



Plan zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
w zakresie sieci komunikacyjnej
w gminnych przewozach pasażerskich
na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.

AKTUALIZACJA

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.

Zleceniodawca:



Gmina Nysa
ul. Kolejowa 15
48 - 300 Nysa

Wykonawca:

International Management Services Sp. z o.o.
ul. Felicjanek 4/10
31-104 Kraków



International Management Services Sp. z o.o.
Kompleksowe doradztwo inwestycyjne

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	4
1.1. Cel, zakres i obszar objęty Planem	7
1.2. Spójność Planu Transportowego z dokumentami strategicznymi	10
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Gminy Nysa oraz Otmuchów.....	15
2.1. Informacje ogólne.....	15
2.1.1. Gmina Nysa.....	15
2.1.2. Gmina Otmuchów.....	16
2.2. Uwarunkowania demograficzne	16
2.2.1. Liczba ludności	16
2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze.....	22
2.3.1. Rynek pracy. Bezrobocie. Przeciętne wynagrodzenie. Dojazdy do pracy.	22
2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne	23
2.5. Sieć transportowa.....	24
2.5.1. Układ drogowy	24
2.5.2. Strefa płatnego parkowania w Nysie.....	25
2.5.3. Układ torowy.....	27
2.5.4. Infrastruktura rowerowa.....	28
3. Sieć komunikacyjna	30
3.1. Informacje ogólne.....	30
3.1.1. Transport drogowy.....	30
3.1.2. Transport kolejowy.....	31
3.1.3. Transport lotniczy	32
3.1.4. Transport miejski	33
3.1.5. Rentowność linii	56
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Nysa i Otmuchów.....	58
4.1. Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym	58
4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	61
4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne.....	62
4.2.2. Placówki oświatowe i naukowe	62
4.2.3. Pozostałe obiekty będące generatorem ruchu	63
4.3. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Nysa oraz Otmuchów w zależności od czasu ich występowania	64

4.3.1.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.....	64
4.3.2.	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia	65
4.4.	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	66
4.5.	Podsumowanie.....	66
5.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	67
5.1.	Linie autobusowe	69
5.2.	Węzły przesiadkowe	72
6.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	74
7.	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	75
8.	Zasady organizacji rynku przewozów.....	77
8.1.	Realizacja funkcji organizatorskich	78
8.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego....	79
9.	Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej....	81
9.1.	Informacje ogólne.....	81
9.2.	Realizacja postulatów przewozowych	81
9.3.	Standard usług a ochrona środowiska naturalnego.....	83
9.4.	Standard usług przewozowych a dostęp osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego	87
9.5.	Standard usług przewozowych a dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej.....	88
10.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	89
10.1.	System Informacji Pasażerskiej.	89
11.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie objętym Planem Transportowym.....	93
	Spis tabel.....	96
	Spis rysunków	96

1. Wprowadzenie

Podstawą prawną opracowania Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów, zwanego dalej Planem transportowym lub Planem, jest:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2011 r. nr 117, poz. 684, z późn. zm.).

Plan transportowy opracowano z uwzględnieniem zapisów m.in.:

- Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Opolskiego,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego gminy Nysa,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania przestrzennego gminy Otmuchów,
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego,
- Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego,
- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego gminy Nysa,
- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego gminy Otmuchów,
- Ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295),
- Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019r., poz. 2140),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020r., poz. 8),
- Rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,

- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2001r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym,

Plan transportowy stanowi akt prawa miejscowego. Ustalenia Planu dotyczą usług użyteczności publicznej, wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Gmina Nysa. Plan transportowy nie obejmuje swoim zakresem przewozów komercyjnych realizowanych na terenie Gmin objętych Planem.

Plan transportowy tworzy się dla Gminy Nysa oraz dla Gminy Otmuchów, z którą zawarto porozumienie międzygminne w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych – o ile mowa w dokumencie o Planie Transportowym dla Gminy Nysa ma się na myśli również uprzednio wymienioną Gminę Otmuchów.

Plan transportowy bazuje na rozstrzygnięciach strategicznych dokumentów rządowych oraz wojewódzkich, programujących rozwój kraju oraz województwa opolskiego, a także dokumentów lokalnych określających kierunki rozwoju Gminy Nysa i Otmuchów. Jest z nimi komplementarny i spójny. Ma charakter wtórny wobec zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza ram późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących mieć znaczący wpływ na środowisko, lecz stanowi narzędzie do efektywnego planowania, organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym z wykorzystaniem istniejącej bądź planowanej infrastruktury transportowej.

Plan transportowy dla Gminy Nysa jest dokumentem średniookresowym oraz stanowi aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów” opracowanego w roku 2015 (Uchwała Nr VII/72/15 Rady Miejskiej

w Nysie z dnia 30 kwietnia 2015 roku w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Nysa”).

Niniejszy Plan Transportowy przewiduje:

- rozwój usług użyteczności publicznej
- kształtowanie publicznego transportu zbiorowego według zasady zrównoważonego rozwoju, co pozwoli na poprawę bezpieczeństwa podróżowania, efektywności funkcjonowania systemu transportowego i ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Planowany proces rozwoju transportu:

- uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego,
- zakłada wykorzystanie różnych środków transportu,
- promuje przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu. W chwili obecnej Operator zainstalował panele fotowoltaiczne na dachach budynków zajezdni w celu korzystania z promieni słonecznych co z kolei umożliwia wytwarzanie energii elektrycznej,
- priorytetowo będzie traktowana polityka wymiana taboru autobusowego. Planuje się wymianę pojazdów na autobusy zeroemisyjne (elektryczne). W przypadku pojawiających się trudności w pozyskaniu środków lub ze względu na jakieś uwarunkowania techniczne Operator będzie dążył do wymiany pojazdów na niskoemisyjne (np., hybrydowe) lub tradycyjne dieslowe, ale spełniające najwyższe unijne standardy emisji spalin.

W sytuacji wystąpienia niekorzystnych uwarunkowań zewnętrznych, na które Organizator nie ma bezpośredniego wpływu (np. niedotrzymywanie przez partnerów zapisów umów, kryzys gospodarczy, pandemia), rozwój usług użyteczności publicznej może być ograniczony lub może go nie być wcale. W takiej sytuacji Gmina Nysa będzie podejmować działania zmierzające do zapewnienia usług mogących zaspokoić potrzeby przewozowe co najmniej w głównych korytarzach transportowych, charakteryzujących się największym popytem z perspektywą rozwoju usług użyteczności publicznej.

1.1. Cel, zakres i obszar objęty Planem

Podstawowym celem Planu Transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie Gmin Nysa i Otmuchów w taki sposób, aby możliwe było podniesienie dostępności transportowo-komunikacyjnej, w tym dostosowanie systemu transportu publicznego do potrzeb mieszkańców. Plan transportowy przyczyni się do realizacji wyzwań transportowych określonych w dokumentach strategicznych. Plan przewiduje zwiększenie roli integracji transportu zbiorowego, a także wzrost udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Aby zrealizować te postulaty Organizator wraz z Operatorem będą dążyć do poprawy częstotliwości kursowania pojazdów, wymiany taboru obsługującego linie komunikacyjne na nowoczesny, całkowicie zeroemisyjny (elektryczny) lub niskoemisyjny spełniający najwyższe unijne standardy emisji spalin. Zwiększenie oferty przewozowej, równoległe z poprawą jakości przewozów (nowy tabor) wpłynie na zdecydowaną poprawę atrakcyjności transportu zbiorowego w Nysie.

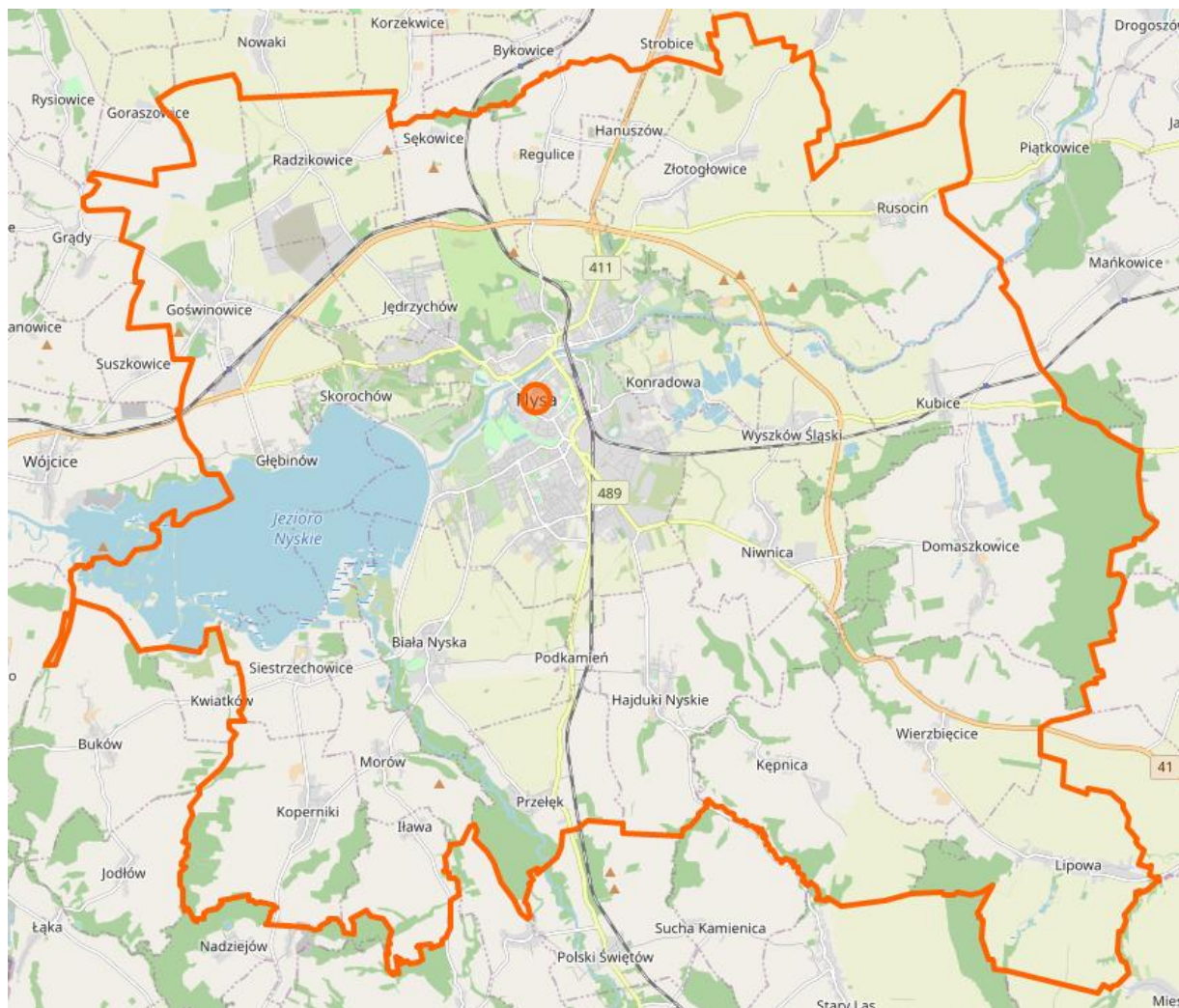
Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym Plan Transportowy określa¹:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
- przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

¹ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.

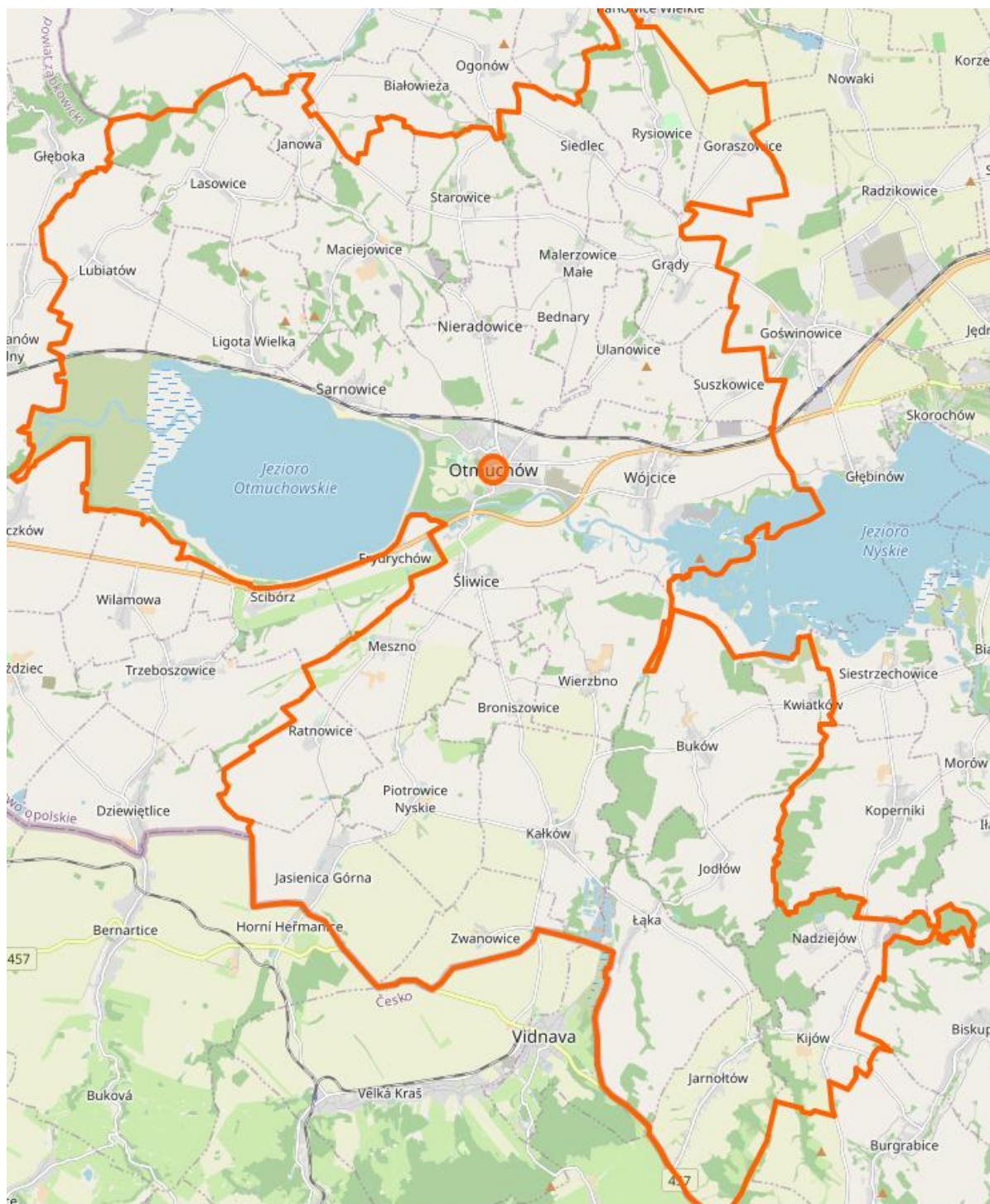
Rysunek 1.1 przedstawia obszar Gminy Nysa, a rysunek 1.2 przedstawia obszar gminy Otmuchów, z którą zawarto porozumienie międzygminne w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych. Gminy te stanowią obszar objęty niniejszym Planem Transportowym.



RYСУNEK 1.1 OBSZAR GMINY NYSA

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY OPENSTREETSMAP.ORG

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



RYSUNEK 1.2 OBSZAR GMINY OTMUCHÓW, Z KTÓRĄ ZAWARTO POROZUMIENIE MIĘDZYGMINNE

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY OPENSTREESMAP.ORG

1.2. Spójność Planu Transportowego z dokumentami strategicznymi

Niniejszy Plan Transportowy uwzględnia:

- miejscowe stany zagospodarowania przestrzennego,
- ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz województwa opolskiego,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nysa,
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Otmuchów,
- zapisy z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego,
- zapisy z Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego.

Plan transportowy jest również spójny z dokumentami wyższego szczebla.

- Biała Księga Transportu

To dokument opublikowany w 2011 roku przez Komisję Europejską. Biała Księga określa cele, do których należy dążyć w perspektywie do roku 2050. W związku z ciągle rosnącym zapotrzebowaniem społeczeństwa na mobilność, dokument ten obliguje do redukcji uwarunkowanej komunikacyjnie emisji zanieczyszczeń o 60 %. W kontekście regionalnym, dla ograniczenia kongestii ruchu i emisji CO₂ niezbędna jest strategia obejmująca wiele obszarów: planowanie przestrzenne, system cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliw. W związku z powyższym Komisja zachęca do tworzenia Planów Mobilności spajających wszystkie obszary działań.

- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

W Strategii Rozwoju Transportu nadrzędnym celem jest polepszanie dostępu mieszkańców Polski do możliwości korzystania z usług transportowych oraz ciągłe zwiększanie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu poprzez stworzenie systemu transportowego zgodnego z założeniami zrównoważonego rozwoju

w zakresie lokalnym, europejskim, a także globalnym. Dwa główne cele to:

- dążenie do stworzenia zintegrowanego systemu transportowego,
- dążenie do stworzenia warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

Cele szczegółowe to:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- poprawa bezpieczeństwa i niezawodności,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, została przyjęta przez polski rząd w grudniu 2011 r. To najważniejszy dokument strategiczny, który przede wszystkim dotyczy zagospodarowania przestrzennego kraju.

Przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 r., określa cele

i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania, a także wskazuje zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni.

KPZK 2030 jako cel strategiczny określa „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju

i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym,

gospodarczym i terytorialnym w długim okresie”. Na podstawie diagnozy sytuacji, w tym najważniejszych uwarunkowań rozwojowych oraz trendów rozwojowych kraju na tle międzynarodowym, przede wszystkim w skali Unii Europejskiej w KPZK 2030 określono sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030, służących realizacji celu strategicznego:

Cel 1: Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Cel 2: Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Cel 3: Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Cel 4: Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Cel 5: Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Cel 6: Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego 2020 (z perspektywą do 2025 r.)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego jest dokumentem, którego nadrzędnym zadaniem jest wytyczenie kierunków rozwoju systemu transportowego Województwa Opolskiego w trakcie okresu programowania 2014 – 2020 oraz nakreślenie propozycji działań w perspektywie do 2025 roku.

Cele Planu Transportowego Województwa Opolskiego są zgodne z celami strategicznymi na szczeblu wspólnotowym, w zakresie zwiększania dostępności transportowej, poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwiększenia efektywności sektora transportowego.

Podstawowym zadaniem organizatora transportu na terenie województwa opolskiego jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej mieszkańcom województwa oraz poprawę konkurencyjności transportu publicznego.

Kluczową rolę dla rozwoju procesów integracyjnych i powiązań funkcjonalnych wewnątrz regionu, ale także ważnych powiązań zewnętrznych, w szczególności między aglomeracją opolską a węzłami sieci krajowej, pełni system transportowy. Dostęp do odpowiedniej jakości, nowoczesnej infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej oraz do sprawnie zorganizowanego systemu transportu zbiorowego jest – w sytuacji koniecznego nadrobienia zapóźnień w dziedzinie infrastruktury transportowej kraju i regionu – warunkiem decydującym o możliwości wzrostu potencjału rozwojowego, turystyczno-kulturowego, kreatywnego i innowacyjnego województwa.

- Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Nyskiego.

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Nyskiego jest Starosta Powiatu Nyskiego, zaś w przewozach gminnych Burmistrzowie lub Wójtowie poszczególnych gmin.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym

transportem zbiorowym. Powiat Nyski jest organizatorem przewozów na 20 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład Powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza Gminy Nysa oraz Otmuchów

2.1. Informacje ogólne

Poniżej przedstawiono charakterystyki gmin Nysa oraz Otmuchów.

2.1.1. Gmina Nysa

Gmina Nysa to gmina miejsko-wiejska w województwie opolskim, w powiecie nyskim. W latach 1975–1998 gmina położona była w województwie opolskim.

Gmina ma powierzchnię 217,6 km². Gmina stanowi ok. 17,78 % powierzchni powiatu nyskiego.

Największym miastem gminy stanowiącym jej istotną część jest Nysa. Miasto Nysa jest położone w województwie opolskim, w powiecie nyskim, w której znajduje się siedziba gminy miejsko-wiejskiej Nysa. Historycznie leży na Dolnym Śląsku, na pograniczu Przedgórze Sudeckiego i Niziny Śląskiej, w południowo-zachodniej części Doliny Nysy Kłodzkiej. Przepływa przez nie rzeka Nysa Kłodzka. W pobliżu Nysy znajdują się sztuczne zbiorniki wodne: Jezioro Nyskie (zwane także Jezioro Głębinowskim), nieco dalej Jezioro Otmuchowskie.

Na terenie miasta nie ustalono jednostek pomocniczych gminy. Zwyczajowo dzielnicami określa się dołączone do Nysy miejscowości, a osiedlami wybudowane w XX w. blokowiska. Według Krajowego Rejestru Urzędowego Podziału Terytorialnego Kraju częściami Nysy są: Dolna Wieś, Górna Wieś, Karłów, Radoszyn, Rochów, Średnia Wieś, Śródmieście, Zamłynie oraz Zawodzie. W mieście znajdują się również osiedla: os. Gałczyńskiego, os. Piękna, os. Podzamcze (sektory A, B i C), os. Południe oraz os. Rodziewiczówny.

Miasto Nysa, lokowane na początku XIII wieku, w historii Śląska odgrywało bardzo ważną rolę. Złote czasy Nysy kończą się wraz z przejściem Śląska przez prusaków, kwitnące miasto zostaje zamienione przez króla pruskiego Fryderyka II, w potężną twierdzę, jedną z największych na Śląsku, co starannie zahamowuje rozwój gospodarczy biskupiej metropolii. XX wiek przynosi miastu

rozwój gospodarczy oraz obszarowy poprzez przyłączenie okolicznych wsi. Druga połowa XX wieku to odbudowa miasta ze zniszczeń wojennych i rozwój przemysłu w mieście. XXI wiek to dla miasta trudny okres upadku wielu zakładów przemysłowych, ale też nadzieja na rozwój turystyki dzięki akwenowi nyskiemu, nyskim fortom oraz wspaniałym zabytków dzięki, którym miasto kiedyś było nazywane – „Śląskim Rzymem”.²

2.1.2. Gmina Otmuchów

Otmuchów to gmina miejsko – wiejska w województwie opolskim, w powiecie nyskim. Według danych z 31 grudnia 2019 roku gminę zamieszkiwało 13 501 osób. Gmina należy do województwa opolskiego od momentu utworzenia go. W latach 1945-1975 gmina należała do powiatu grodkowskiego. Po likwidacji gminy Kałków w 1975, przejęła większość sołectw zlikwidowanej gminy, rozszerzając swe terytorium o obszar położony na południe od Nysy Kłodzkiej.

Gmina ma powierzchnię 187,4 km². Gmina stanowi ok. 15,38 % powierzchni powiatu nyskiego.

Miasto Otmuchów o powierzchni 49,55 km² to jeden z najstarszych grodów kasztelańskich na Śląsku. Pierwsza wzmianka pochodzi z 1155 r., został przekazany wówczas przez księcia Jarosława biskupstwu wrocławskiemu i był w jego posiadaniu aż do 1810 r. W XIV wieku otoczony murami.

1 stycznia 2018 do miasta włączono 4 okoliczne wsie: Nieradowice (382,30 ha), Sarnowice (302,56 ha), Śliwice (475,38 ha) oraz Wójcice (1011,48 ha), których typ miejscowości zmienił się ze wsi na część miasta.³ Obszar Otmuchowa zwiększył się przez to o 2171,72 ha (21,72 km²).

2.2. Uwarunkowania demograficzne

2.2.1. Liczba ludności

Cechy demograficzne społeczności zamieszkującej analizowany obszar są jednym z czynników wpływających na potrzeby transportowe. Dane

² www.informacja-turystyczna.nysa.pl

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 lipca 2017 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, zmiany nazwy gminy oraz siedzib władz niektórych gmin ([Dz.U. z 2017 r. poz. 1427](#)).

przedstawiające liczbę ludności miasta i gminy Nysa oraz miasta i gminy Otmuchów zostały umieszczone w poniższej tabeli, który pokazuje jakie zmiany w liczbie ludności nastąpiły w przeciągu ostatnich 10 lat. Liczba ludności została zaczerpnięta z Banku Danych Lokalnych, według podziału administracyjnego, stan na dzień 31 grudnia każdego roku.

**TABELA 1 LICZBA LUDNOŚCI W GMINACH OBJĘTYCH PLANEM TRANSPORTOWYM
W LATACH 2011-2020**

Jednostka	Liczba ludności w poszczególnych latach									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nysa - miasto	45457	45232	44899	44775	44500	44474	44397	44044	43681	43356
Nysa - wieś	13075	13165	13233	13221	13210	13167	13182	13228	13270	13217
Gmina Nysa	58532	58397	58132	57996	57710	57641	57579	57272	56951	56573
Otmuchów - miasto	5136	5137	5068	5038	5000	4996	4946	6615	6552	6474
Otmuchów - wieś	8984	8926	8835	8852	8803	8750	8688	7005	6949	6881
Gmina Otmuchów	14120	14063	13903	13890	13803	13746	13634	13620	13501	13355
SUMA obszar Planu	72652	72460	72035	71886	71513	71387	71213	70892	70452	69928

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Liczba ludności w gminach objętych Planem na przestrzeni lat wykazuje tendencję spadkową. Od roku 2011, w którym wynosiła 72 652 mieszkańców, do roku 2020 – 69 928, zmniejszyła się o 2 724 osób (spadek o 3,7 %) . Biorąc pod uwagę tendencje ogólnopolskie, czyli zmniejszanie się nieznacznie liczby ludności, gminy objęte Planem wpisują się w trend ogólnopolski.

W przypadku gminy Nysa obserwuje się zjawisko suburbanizacji, czyli emigracje do sąsiadujących z Nysą terenów wiejskich. Liczba ludności miasta Nysa spadła z 45 457 osób w 2011 roku do 43 356 w roku 2020 (spadek o 4,6 %). Na obszarze wiejskim w gminie Nysa ta zmiana wyniosła z 13 075 do 13 217 (wzrost o 1,1 %). Oznacza to, że należy dążyć do utrzymywania lub zwiększania oferty przewozowej o charakterze użyteczności publicznej w kierunku do i z miasta Nysa. W całej gminie Nysa zaobserwować można spadek liczby ludności z 58 532 do 56 573 osób (spadek o 3,3 %).

W gminie Otmuchów również widać tendencję spadkową. Ze względu na włączenie części wiejskiej w granice miasta Otmuchowa w roku 2018, liczba ludności zamieszkujących miasto wzrosła, a tereny wiejskie zmalała. Należy więc przeanalizować zmianę liczby ludności globalnie w całej gminie. W gminie Otmuchów (miasto i tereny wiejskie) liczba ludności spadła z 14 120 w roku 2011 do 13 355 w roku 2020 (spadek o 5,4 %).

Nie bez znaczenia jest także fakt, że w roku 2020 mieliśmy do czynienia z szalejącą pandemią koronawirusa, w związku z czym, liczba zgonów w całym kraju uległa istotnemu zwiększeniu. Być może, gdyby nie pandemia, zmiana ludności byłaby mniej odczuwalna.

Gmina Nysa

Gmina Nysa ma 58 532 mieszkańców, z czego 52,1 % stanowią kobiety, a 47,9 % mężczyźni. W latach 2011 - 2020 liczba mieszkańców spadła o 3,3 %.

Gmina Nysa ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -326. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -5,73 na 1000 mieszkańców gminy Nysa. W 2020 roku urodziło się 397 dzieci, w tym 52,4 % dziewczynek i 47,6 % chłopców. Na 1000 ludności gminy Nysa przypada 12.72 zgonów. W 2020 roku zarejestrowano 557 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 622 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Nysa -65. W tym samym roku 28 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 22 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące 6.

Gmina Otmuchów

Gmina Otmuchów ma 13 355 mieszkańców, z czego 51,4 % stanowią kobiety, a 48,6 % mężczyźni. W latach 2011 - 2020 liczba mieszkańców spadła o 5,4 %.

Gmina Otmuchów ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -84. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -6,25 na 1000 mieszkańców gminy Otmuchów. W 2020 roku urodziło się 95 dzieci, w tym 42,1 % dziewczynek i 57,9 % chłopców. Na 1000 ludności gminy Otmuchów przypada 13.32 zgonów. W 2020 roku zarejestrowano 105 zameldowań w ruchu wewnętrznym oraz 140 wymeldowań, w wyniku czego saldo migracji wewnętrznych wynosi dla gminy Otmuchów -35. W tym samym roku 10 osób zameldowało się z zagranicy oraz zarejestrowano 28 wymeldowań za granicę - daje to saldo migracji zagranicznych wynoszące -18.

TABELA 2 ZESTAWIENIE TABELARYCZNE. LICZBA MIESZKAŃCÓW, GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Jednostka terytorialna	Liczba mieszkańców (stan na dzień 31.12.2020)	Gęstość zaludnienia [os./km ²]	Dynamika zmian liczby mieszkańców w latach 2011-2020
Nysa - miasto	43 356	1 576	spadek o 4,6 %
Nysa - wieś	13 217	70	wzrost o 1,1 %
Gmina Nysa	56 573	260	spadek o 3,3 %
Otmuchów - miasto	6 474	131	wzrost o 26,0 %
Otmuchów - wieś	6 881	50	spadek o 23,4 %
Gmina Otmuchów	13 355	71	spadek o 5,4 %

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Liczba ludności w obu gminach na przełomie lat 2011 – 2020 uległa zmniejszeniu. W gminie Nysa spadek ten wyniósł 4,6 %, w gminie Otmuchów 5,4 %. Inaczej wygląda sytuacja, jeśli spojrzymy z podziałem na obszar miejski i wiejski. W mieście Nysa liczba ludności spadła o 4,6 %, ale w obszarze wiejskim liczba ludności wzrosła o 1,1 %.

W gminie Otmuchów, w mieście liczba ludności wzrosła o 26,0 %, a na obszarze wiejskim spadła o 23,4 %. Wynika to jednak z przyłączenia części obszarów wiejskich do miasta Otmuchów. Globalnie w gminie Otmuchów liczba ludności spadła o 5,4 %.

Jednym z najbardziej istotnych elementów mających wpływ na funkcjonowanie transportu zbiorowego ma liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Według nomenklatury GUS są to kobiety w wieku 60 lat i więcej oraz mężczyźni w wieku 65 lat i więcej. Nikt nie ma wątpliwości, że aktualnie w Polsce obserwujemy starzenie się społeczeństwa. Eksperci od lat już powtarzają, że jest to jedno z największych wyzwań dzisiejszych czasów. Samorządy muszą zapewnić coraz większej liczbie osób korzystanie z ulg w zależności od wieku, na przejazd transportem zbiorowym. Zadbanie o grupę osób w wieku poprodukcyjnym wiąże się również z wieloma działaniami aktywizującymi społeczeństwo. Aktywizacja osób starszych i zwiększanie ich mobilności jest możliwe dzięki coraz to nowszym udogodnieniom udostępnianym w środkach transportu zbiorowego.

W kolejnej tabeli przedstawiono liczbę osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w gminie Nysa oraz Otmuchów. Liczba osób w tych dwóch grupach ulega dynamicznym zmianom. Wiedza na temat zmian demograficznych jest kluczowa do planowania transportu publicznego. W związku z powyższym dokonano zestawień tabelarycznych zawierających dane strukturalne społeczeństwa z lat 2011 - 2020.

Za Bazą Danych Lokalnych GUS przyjęto następujące założenia w klasyfikacji poszczególnych osób do grup funkcjonalnych:

- osoby w wieku przedprodukcyjnym – kobiety i mężczyźni poniżej 15 roku życia,
- osoby w wieku produkcyjnym – kobiety w wieku od 15 lat do 59 lat, mężczyźni w wieku od 15 lat do 64 lat,
- osoby w wieku poprodukcyjnym – kobiety w wieku 60 lat i więcej, mężczyźni w wieku 65 lat i więcej.

Analiza demograficzna dotyczy w szczególności grup osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, aby zwrócić szczególną uwagę na szybkie tempo starzenia się społeczeństwa i konieczność zapewnienia grupie osób w podeszłym wieku lepszej dostępności do środków transportu zbiorowego.

TABELA 3 ZESTAWIENIE LICZBY OSÓB W GRUPACH WIEKOWYCH W LATACH 2011-2020

Jednostka terytorialna	Liczba osób w wieku...	Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gmina Nysa	produkcyjnym	40 055	39 521	38 922	38 317	37 752	37 164	36 619	35 927	35 296	34 751
	poprodukcyjnym	10 988	11 442	11 920	12 460	12 865	13 395	13 800	14 155	14 486	14 735
Gmina Otmuchów	produkcyjnym	9 632	9 548	9 424	9 337	9 243	9 123	8 938	8 859	8 672	8 527
	poprodukcyjnym	2 402	2 457	2 502	2 631	2 698	2 767	2 847	2 918	3 001	3 029
Obszar Planu	produkcyjnym	49 687	49 069	48 346	47 654	46 995	46 287	45 557	44 786	43 968	43 278
	poprodukcyjnym	13 390	13 899	14 422	15 091	15 563	16 162	16 647	17 073	17 487	17 764

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

W tabeli 4 pokazano jak procentowo zmienia się wielkość grupy w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym na przestrzeni ostatniej dekady.

TABELA 4 ZMIANY PROCENTOWE W LICZBIE LUDNOŚCI NA PRZESTRZENI LAT 2011-2020

Jednostka terytorialna	Grupa osób w wieku...	Zmiana (różnica liczby osób w grupie) 2020-2011	Zmiana procentowa
Gmina Nysa	produkcyjnym	- 5 304	-13 %
	poprodukcyjnym	3 747	+34 %
Gmina Otmuchów	produkcyjnym	- 1 105	- 11 %
	poprodukcyjnym	627	+26 %
Obszar Planu	produkcyjnym	- 6 409	- 13 %
	poprodukcyjnym	4 374	+33%

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Powyższe tabele pokazują niepokojący trend tj. istotny spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym (tj. kobiety w wieku od 15 lat do 59 lat, mężczyźni w wieku od 15 lat do 64 lat) oraz istotny wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym (tj. kobiety w wieku 60 lat i więcej, mężczyźni w wieku 65 lat i więcej).

W gminie Nysa na przestrzeni lat 2011 – 2020 liczba osób w wieku produkcyjnym spadła z 40 055 do 34 751 (spadek o 5 304 i 13 %). Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się z 10 988 do 14 735 (wzrost o 3 747 i 34 %).

W gminie Otmuchów na przestrzeni lat 2011 – 2020 liczba osób w wieku produkcyjnym spadła z 9 632 do 8 527 (spadek o 1 105 i 11 %). Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się z 2 402 do 3 029 (wzrost o 627 i 26 %). Na obszarze całego Planu Transportowego, na przestrzeni lat 2011 – 2020 liczba osób w wieku produkcyjnym spadła z 49 687 do 43 278 (spadek o 6 409 i 13 %). Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym zwiększyła się z 13 390 do 17 764 (wzrost o 4 374 i 33 %).

W tabeli 5 przedstawiono procentową proporcję liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym w roku 2011 oraz 2020.

TABELA 5 PROCENTOWA PROPORCJA LICZBY OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM ORAZ POPRODUKCYJNYM. PORÓWNANIE ROKU 2011 I 2020.

Jednostka terytorialna	SUMA (liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)	procent osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym		SUMA (liczba osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym)
		rok 2011	grupa osób	rok 2020
Gmina Nysa	51 043	78%	produkcyjna	70%
		22%	poprodukcyjna	30%
Gmina Otmuchów	12 034	80%	produkcyjna	74%
		20%	poprodukcyjna	26%
Obszar Planu	63 077	79%	produkcyjna	71%
		21%	poprodukcyjna	29%

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE BAZY DANYCH LOKALNYCH GUS

Powyższa tabela idealnie ukazuje niepokojący trend jakim jest starzenie się społeczeństwa. W roku 2011 w gminie Nysa stosunek liczby osób w wieku produkcyjnym do poprodukcyjnego wynosił 78 % do 22 %, w gminie Otmuchów odpowiednio 80 % do 20 %, a na całym obszarze Planu 79 % do 21 %.

W roku 2020 proporcje uległy istotnym zmianom. I tak, w gminie Nysa stosunek liczby osób w wieku produkcyjnym do liczby osób w wieku poprodukcyjnym wynosił już 70 % do 30 %, w gminie Otmuchów 74 % do 26 %, a na całym obszarze Planu 71 % do 29 %.

2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

2.3.1. Rynek pracy. Bezrobocie. Przeciętne wynagrodzenie. Dojazdy do pracy.

W gminie **Nysa** na 1000 mieszkańców pracuje 237 osób wg stanu na koniec 2020 roku. Liczba osób pracujących wyniosła 1 467 osób. 50,8 % wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 49,2 % mężczyźni.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Nysa wynosiło w 2020 roku 4,1 % (4,7 % wśród kobiet i 3,5 % wśród mężczyzn). Liczba osób bezrobotnych wyniosła 1 369.

W gminie **Otmuchów** na 1000 mieszkańców pracuje 110 osób wg stanu na koniec 2020 roku. Liczba osób pracujących wyniosła 13 381 osób. 57,2 % wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 42,8 % mężczyźni.

Bezrobocie rejestrowane w gminie Otmuchów wynosiło w 2020 roku 4,9 % (5,3 % wśród kobiet i 4,5 % wśród mężczyzn). Liczba osób bezrobotnych wyniosła 1 369.

Wyraźnie widać, że w gminie Nysa większy odsetek osób jest czynnych zawodowo. Wynika to z obecności większego miasta powiatowego Nysa, którego na terenie gminy Otmuchów nie ma. Miasto powiatowe daje większe możliwości zatrudnienia. Odsetek osób bezrobotnych jednak w obu gminach jest dość zbliżony – w gminie Nysa wynosi 4,1 %, a w gminie Otmuchów 4,9 %.

W 2020 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie nyskim (czyli w powiecie do którego należą gmina Nysa oraz Otmuchów) wynosiło 4 637,57 PLN, co odpowiada 84.40 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.

2.4. Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne

O zamożności Gminy i jej możliwościach rozwojowych może świadczyć wskaźnik dochodów podatkowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Podstawę danych stanowią dane o dochodach podatkowych gmin za 2020 rok.

Gmina Nysa – 5 877,43 PLN,

Gmina Otmuchów – 5 490, 45 PLN,

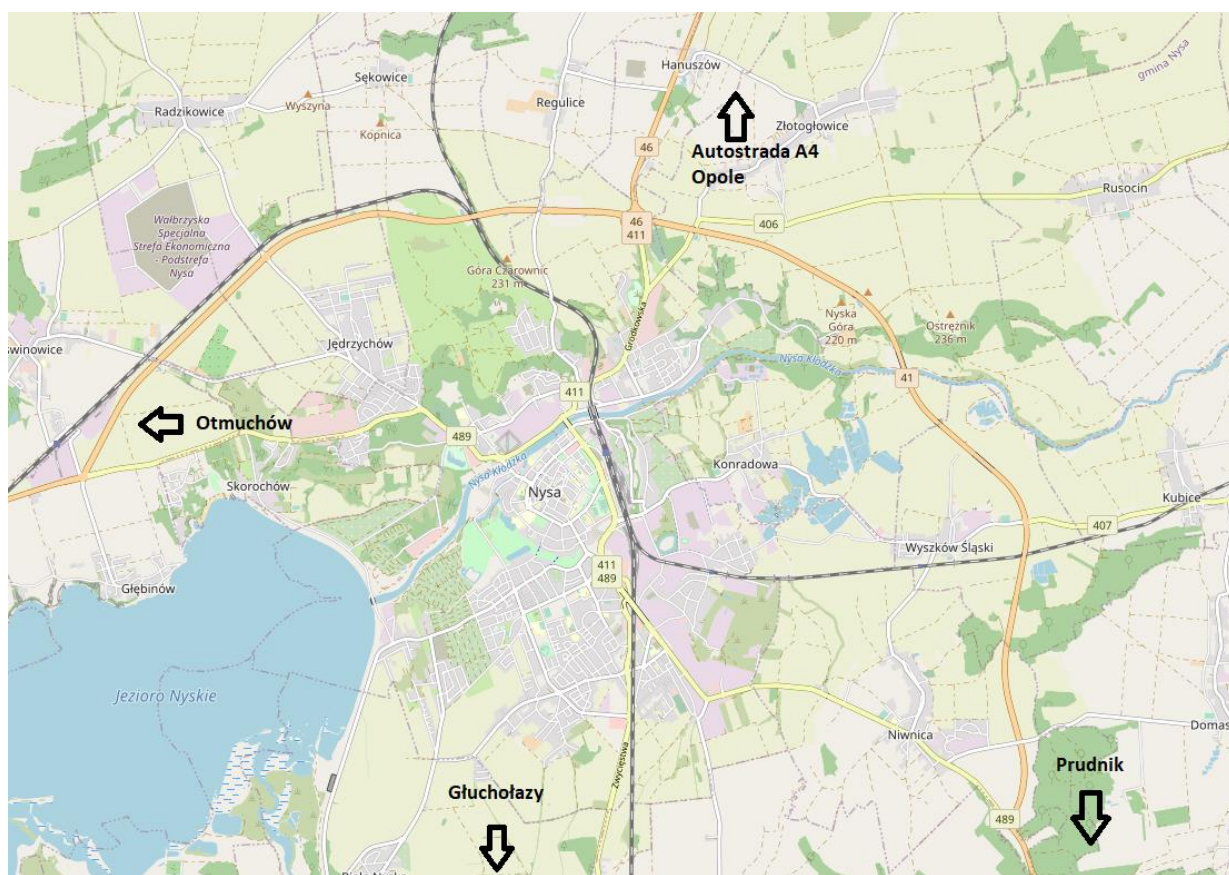
Dochody w przeliczeniu na 1 mieszkańca dla obu gmin w roku 2020 są zbliżone i wyniosły dla gminy Nysa 5 877,43 PLN i 5 490, 45 PLN dla gminy Otmuchów. Co ciekawe, mimo pandemii w roku 2020 dochody za ten rok są wyższe, niż w roku 2019.

Dla porównania, najbogatszą Gminą w Polsce wg danych za rok 2019 była Gmina Kleszczów (29 808 zł na 1 mieszkańca – 1 miejsce), a najbiedniejszą Gmina Potok Górny (486 zł na 1 mieszkańca – 2477 miejsce).

Średnia dla wszystkich Gmin wyniosła 1634,50 PLN.

2.5. Sieć transportowa

Sieć dróg kołowych i kolejowych na obszarze objętym Planem Transportowym tj. gminy Nysa i Otmuchów została przedstawiona na rysunkach poniżej.



RYСУNEK 2.1 NYSА – SIEĆ DRÓG KOŁOWYCH I KOLEJOWYCH

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE MAPY OPENSTREETMAP.ORG

2.5.1. Układ drogowy

Przez miasto Nysa przebiegają drogi krajowe oraz wojewódzkie. Nysa jest skrzyżowaniem dróg krajowych nr 41 oraz 46. Od roku 2017 oddana do użytku jest obwodnica Nysy, dzięki której jadąc drogą krajową nr 46 od Opola w kierunku drogi krajowej nr 41 w kierunku Prudnika nie ma konieczności

wjeżdżania do centrum Nysy. Obwodnica zdecydowanie usprawniła przejazd na ww. ciągu. Drogi krajowe, które przebiegają przez Nysę to:

- DK nr 41: **Nysa** – Prudnik – Trzebina – granica państwa z republiką czeską,
- DK nr 46: Kłodzko – **Nysa** – Pakosławice – Niemodlin – Opole – Ozimek – Lubliniec – Blachownia – Częstochowa – Janów – Szczekociny.

Drogi wojewódzkie jakie przebiegają przez Nysę to:

- DW nr 406: **Nysa** – Jasienica Dolna – Wierzbie – Włostowa,
- DW nr 407: **Nysa** – Korfantów – Łącznik
- DW nr 411: **Nysa** – Głuchołazy – Konradów – granica z republiką czeską.

Na terenie miasta znajdują się również dwie przeprawy mostowe w rejonie centrum, w ciągu ulicy Józefa Bema oraz Mostowej, które zapewniają możliwość przeprawy przez Nysę Kłodzką. Dla samochodów poniżej 3,5 t dopuszczony jest jeszcze ruch wahadłowy na tamie przy Jeziorze Nyskim.

Niewątpliwym atutem dla położenia Nysa jest również znajdująca się w odległości ok. 40 km jedna z najważniejszych dróg naszego kraju – autostrada A4. Dzięki autostradzie A4 oraz powiązanych z nią innych autostradach i drogach ekspresowych można sprawnie i w atrakcyjnym czasie dojechać się niemal wszystkim województw naszego kraju.

2.5.2. Strefa płatnego parkowania w Nysie

W mieście Nysa uchwała Rady Miejskiej obowiązuje strefa płatnego parkowania. Obowiązuje ona od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:00 do 18:00. Należy uznać, że opłaty za parkowanie w chwili obecnej są niewielkie. Do pół godziny postoju opłata wynosi 1 zł, za pierwszą godzinę 1,50 zł, za drugą godzinę 1,80 zł, za trzecią godzinę 2,10 zł, za czwartą i każdą kolejną 1,50 zł.

Opłata można dokonać w następujący sposób:

- poprzez sprzedaż biletów w samoobsługowych automatach parkingowych na których przy rozpoczęciu parkowania zostanie jednoznacznie określony czas parkowania przy czym w przypadku stwierdzenia awarii automatu parkingowego korzystający z pojazdu jest obowiązany do uiszczenia opłaty w najbliższym zlokalizowanym czynnym automacie parkingowym,

- poprzez sprzedaż abonamentu okresowego i abonamentu za postój na wydzielonym stanowisku postojowym zastrzeżonym kopertą oraz abonamentu miesięcznego specjalnego z wniesieniem opłat przy wydaniu abonamentu,
- poprzez przyjęcie zbiorczej należności od operatora telefonii komórkowej

Szalejąca od kilku miesięcy inflacja oraz ogólnopolski trend zwiększania się cen są przesłankami do zastanowienia się czy miasto nie powinno podnieść opłat w strefie płatnego parkowania. Obecna cena za godzinę parkowania wynosząca 1,50 zł to bardzo niska opłata.

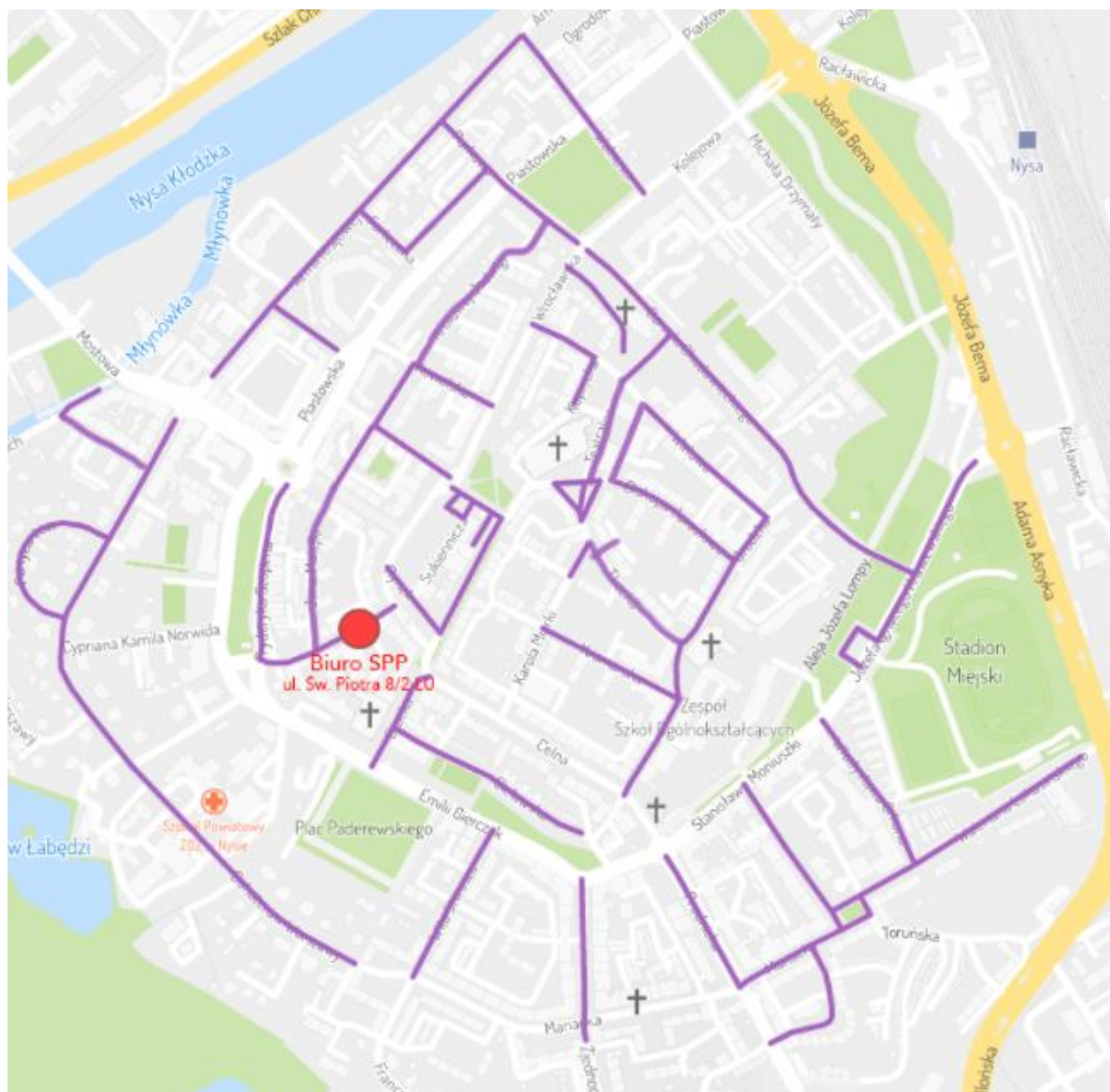
Władze wielu polskich miast w ostatnim czasie podnosiły opłaty w wyznaczonych strefach parkowania. Działanie to zwiększa rotację samochodów (kierowcy będą krócej parkować), co przekłada się na większą dostępność miejsc dla osób, które z różnych względów muszą odbyć podróż samochodem. Natomiast mieszkańcy, którzy niekoniecznie muszą jechać samochodem, przez podniesienie ceny za postój w strefie zastanowią się czy nie wybrać alternatywnej formy transportu (transport zbiorowy, rower lub nawet pieszo).

Inwestowanie w transport zbiorowy (zwiększanie oferty przewozowej, wymiana taboru na nowoczesny i bardziej komfortowy) może być przesłanką do podniesienia opłat za parkowanie w strefie. Miasto w zamian za wyższe opłaty za parkowanie może oferować transport zbiorowym na wyższym poziomie.

Należy także zastanowić się na uporządkowaniu samej strefy płatnego parkowania. Należy wyeliminować możliwość parkowania w niedozwolonych miejscach. Do tego posłużyć mogą słupki uniemożliwiające parkowanie. Dobrą alternatywą są donice z kwiatami, które są przyjemniejsze dla oka i podniosą atrakcyjność miejsca. Donice uniemożliwią parkowanie a jednocześnie będą ozdobą centrum miasta.

Można także rozważyć rozbudowę szeroko pojętej zieleni miejskiej. Przystosowanie w centrum miasta skwerów dla mieszkańców poprzez nasadzenie nowych krzewów oraz zainstalowanie ławeczek, spowoduje, że mieszkańcy i turyści chętniej będą odwiedzać centrum miasta i spędzać tutaj swój wolny czas. Zastosowanie elementów infrastruktury zieleni miejskiej w zamian typowych słupków jest lepszym i pożądanym rozwiązaniem.

Na poniższym rysunku przedstawiono strefę, na której obowiązuje płatne parkowanie.



RYСУNEK 2.2 NYSA – STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA

ŹRÓDŁO: WWW.NYSA.SPP24.PL

2.5.3. Układ torowy

Dawniej, szczególnie w wieku XIX oraz XX Nysa była ważnym węzłem kolejowym Śląska. Obecnie straciła na znaczeniu, jednak nadal funkcjonują tu szlaki kolejowe, które obecnie są mniej wykorzystywane. Aktualnie na terenie Nysy kolejowa obsługa podróżnych odbywa się głównej stacji Nysa oraz na przystanku kolejowym Nysa Wschodnia.

W Nysie krzyżują się trzy linie kolejowe:

- linia kolejowa nr 137 – linia jedno- i dwutorowa, pierwszorzędna, łącząca Katowice i Legnicę. Jej pierwszy odcinek został otwarty w roku 1844, a do

roku 1856 była stopniowa wydłużana. W 1957 rozpoczęła się jej elektryfikacja, jednak działanie to zostało zakończone na odcinku Katowice – Kędzierzyn – Koźle. Odcinek ten jest również dwutorowy i należy do krajowych linii magistralnych i kolejowych tras znaczenia międzynarodowego. Pozostała część linii jest niezelektryfikowana, ale na większości trasy dwutorowa.

- linia kolejowa nr 287 – Opole Zachodnie – Nysa, linia jednotorowa, drugorzędowa, niezelektryfikowana,
- linia kolejowa nr 288 – Nysa – Brzeg, linia jednotorowa, drugorzędowa, niezelektryfikowana.

2.5.4. Infrastruktura rowerowa

Dążąc do zrównoważonego rozwoju transportu, należy również pamiętać o zmniejszaniu natężenia ruchu sieci drogowej poprzez rozbudowę infrastruktury pod wykorzystanie alternatywnych środków transportu indywidualnego, np. rowerów.

W Nysie funkcjonują dwie atrakcyjne trasy rowerowe⁴:

- Trasa nr 1: Wokół Jeziora Nyskiego - łatwa i niezbyt długa trasa, doskonała na rodzinną wycieczkę, którą można połączyć z wypoczynkiem nad wodą. Na trasie mamy okazję poznać dokładnie brzegi Jeziora Nyskiego – największej atrakcji turystycznej okolic Nysy. Początek wycieczki prowadzi wzdłuż bardziej dzikich i rzadziej uczęszczanych, południowych wybrzeży zbiornika. W drodze powrotnej mijamy z kolei Nyską Riwierę pełną ośrodków wypoczynkowych, knajpek i licznych atrakcji dla miłośników sportów wodnych i wypoczynku na plaży. Większa część trasy pokrywa się z turystycznym Szlakiem Kopernikowskim i biegnie dobrze utrzymanymi drogami gruntowymi, z dala od ruchu samochodowego,
- Trasa nr 2: Łatwa trasa polecana na rodzinną wycieczkę na łonie natury. Większość trasy przebiega rzadko uczęszczanymi drogami gminnymi oraz wygodnymi drogami polnymi i leśnymi. Po drodze mijamy malowniczo położone u podnóża Gór Opawskich wioski, dwa rezerваты przyrody, i piękną aleję lipową pomiędzy Podkamieniem a Białą Nyską. Ostatni

⁴ Źródło: www.nysa.eu

odcinek prowadzi wschodnim wałem Jeziora Nyskiego z pięknym widokiem na dziko porośnięte zaroślami fragmenty jeziora.

Rozwój infrastruktury rowerowej w mieście wielkości Nysy wydaje się niezbędne. Miasta o podobnych wielkościach charakteryzują się tym, że codzienne podróże mieszkańców nie są tak długie, jak jest to w przypadku większych miast. Dlatego też udział ruchu rowerowego powinien stanowić istotną część w podziale zadań przewozowych. Odległości pomiędzy źródłami a celami podróży nie są zazwyczaj zbyt duże, dlatego rower jest dobrą opcją dla codziennych podróży

Miasto powinno dążyć do rozbudowy infrastruktury rowerowej nie tylko w sytuacji dużych inwestycji, ale sukcesywnie przystosowywać istniejącą infrastrukturę dla rowerów. Jeżeli długość dróg dla rowerów będzie rosła, mieszkańcy oraz turyści chętniej będą wybierać ten środek transportu, co znów przełoży się na zmniejszenie natężenia samochodów na ulicach miasta.

Rozbudowa infrastruktury rowerowej dobrze wpisuje się w politykę zrównoważonego rozwoju oraz może stanowić argument przy podnoszeniu opłat za parkowanie w SPP. W zamian za wyższe opłaty miasto umożliwia podróż rowerem, po nowych drogach dla rowerów.

Dlatego też zaleca się stworzenie przemyślanej polityki rowerowej. Na początku można stworzyć stanowisko oficera rowerowego, który będzie na bieżąco dbał o rozbudowę infrastruktury rowerowej oraz wyznaczał nowe kierunki jej rozwoju.

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Informacje ogólne

3.1.1. Transport drogowy

Nysa posiada połączenia drogowe, autobusowe z lokalnymi ośrodkami miejskimi i wiejskimi zlokalizowanymi w powiecie nyskim, w województwie opolskim i dolnośląskim. Jednak można też skorzystać z połączeń dalekobieżnych z innymi miastami wojewódzkimi Polski. Posiada także międzynarodowe połączenie z Czechami.

Głównym przewoźnikiem w przewozach drogowych pozamiejskich jest PKS Nysa sp. z o.o.

Najwięcej połączeń oferowanych jest na trasie Nysa – Opole – 10 kursów realizowanych niestety wyłącznie w dni robocze. PKS Nysa realizuje również kursy z dworca w Nysie do takich miejscowości jak Głuchołazy, Prudnik, Paczków, Czarnolas, Grodków, Kamienica, Piechocice, Pokrzywna czy Szklary.

Z punktu widzenia obszaru Planu Transportowego najważniejszymi połączeniami są te realizowane w kierunku Otmuchowa i dalej Paczkowa, Kłodzka, Sarnowic, Kamienicy i Gościc.

Niestety można zauważyć, że częstotliwość kursowania pojazdów przewoźnika PKS Nysa sp. z o.o. na przestrzeni lat uległa istotnemu zmniejszeniu. O ile jeszcze w 2015 roku można było określić częstotliwość kursowania na poszczególnych ciągach, tak teraz wykonywane są pojedyncze kursy, głównie w dni powszednie i w godzinach szczytów komunikacyjnych. Ciężko uznać, żeby taka oferta była realną alternatywą dla komunikacji indywidualnej.

Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uzupełniana jest przewozami komercyjnymi – lokalnymi i dalekobieżnymi. Lokalnymi przewoźnikami są: Auto-Fan Dąbrowski Zbigniew, Euro-Bus Bogdan Kurowski, Trans Ekspres Cholewiński Rafał, Nyskibus sp. z o.o. Prywatni przewoźnicy uzupełniają ofertę przewozową PKS Nysa sp. z o.o. w kierunkach Głuchołaz, Paczkowa, Lipników, Szklarów, Korfantowa i Otmuchowa.

Liczba kursów prywatnych przewoźników również nie wydaje się być bogata. Generalnie biorąc pod uwagę PKS Nysa oraz prywatnych przewoźników ciężko określić częstotliwość kursowania pojazdów w poszczególnych kierunkach. Ich liczba łatwiejsza jest do oszacowania w konkretnej liczbie kursów niż częstotliwości jaką oferują.

3.1.2. Transport kolejowy

W poniższej tabeli 6 przedstawiono obowiązującą kolejową ofertę przewozową wg stanu na dzień 30.09.2021 roku:

TABELA 6 KOLEJOWA OFERTA PRZEWOZOWA NA STACJI NYSA

Kierunek	Godzina odjazdu	Dni kursowania	Przewoźnik
Kędzierzyn Koźle	4:00	codziennie	Polregio sp. z o.o
Brzeg / Wrocław Główny	4:50	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Wrocław Główny	4:50	Sob – Nd	Polregio sp. z o.o
Kluczbork	5:19	codziennie	Polregio sp. z o.o
Kędzierzyn Koźle	6:00	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	6:30	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Brzeg	7:31	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Kłodzko Miasto	7:57	Sob – Nd	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	8:08	codziennie	Polregio sp. z o.o
Głuchołazy Miasto	8:40	Sob – Nd	Polregio sp. z o.o
Kluczbork	8:56	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Kędzierzyn Koźle	9:53	codziennie	Polregio sp. z o.o
Jelenia Góra	10:18	codziennie	PKP Intercity
Opole Główne	10:43	codziennie	Polregio sp. z o.o
Olsztyn Główny	11:07	codziennie	PKP Intercity
Wrocław Główny	11:07	codziennie	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	11:43	Sob - Nd	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	13:43	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Kłodzko Miasto	14:08	Sob - Nd	Polregio sp. z o.o
Kędzierzyn Koźle	15:07	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Brzeg	15:14	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	15:18	codziennie	Polregio sp. z o.o
Głuchołazy Miasto	17:16	Sob – Nd	Polregio sp. z o.o
Polanica Zdrój	17:20	codziennie	PKP Intercity

Kierunek	Godzina odjazdu	Dni kursowania	Przewoźnik
Wrocław Główny	17:43	codziennie	Polregio sp. z o.o
Kraków Główny	17:46	codziennie	PKP Intercity
Kędzierzyn Koźle	18:04	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	18:30	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o
Opole Główne	18:42	Sob – Nd	Polregio sp. z o.o
Kędzierzyn Koźle	19:00	Sob – Nd	Polregio sp. z o.o
Kluczbork	19:25	Pon – Pt	Polregio sp. z o.o

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE ROZKŁADU KOLEJOWEGO PLK

Nysa obsługiwana jest głównie przez pociągi Polregio sp. z o.o. Narodowy przewoźnik PKP Intercity pełni marginalną rolę w przewozach pasażerskich analizowanego obszaru.

W dni powszednie ze stacji Nysa odjeżdżają 23 pociągi (w tym 19 pociągów Polregio sp. z o.o. i 4 PKP Intercity). W soboty i niedzielę można skorzystać z 17 pociągów (w tym 13 pociągów Polregio sp. z o.o oraz 4 PKP Intercity).

Najwięcej pociągów odjeżdża w kierunkach:

- Opole Główne: 9 pociągów w dni powszednie, 6 w weekendy,
- Kędzierzyna – Koźla: 8 pociągów w dni powszednie, 5 w weekendy,
- Brzegu: 5 pociągów w dni powszednie, 3 w weekendy,
- Kluczborka: 3 pociągi w dni powszednie, 1 w weekendy,
- Głuchołaz: 2 pociągi w weekendy

Obowiązująca kolejowa oferta przewozowa jest skierowana głównie do połączeń regionalnych i lokalnych i skoncentrowana głównie na dojazdach do pracy czy szkół. Dzięki temu, że Nysa znajduje się na trasie do atrakcyjnych turystycznie miejscowości typu Jelenia Góra, Kraków, Olsztyn czy Polanica Zdrój, obsługuje ją kilka połączeń dalekobieżnych spółki PKP Intercity.

3.1.3. Transport lotniczy

Na terenie objętym Planem Transportowym znajduje się lądowisko dla samolotów Nysa – Głębinów. Nie są jednak realizowane żadne ogólnodostępne loty.

3.1.4. Transport miejski

Codzienne potrzeby przewozowe w lokalnej społeczności zaspokaja gmina lub związek międzygminny. Gminy zostały zobowiązane do organizacji transportu publicznego na swoim terenie poprzez ustawę o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku. Kolejny dokument w tożsamym temacie, czyli ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku również wskazuje gminę jako jednostkę, odpowiedzialną za organizację zbiorowego transportu publicznego w zakresie przewozów pasażerskich o charakterze gminnym.

Wobec powyższego, gmina Nysa jest zobowiązana do organizacji transportu publicznego na swoim terenie. Ponadto, w związku z zawarciem porozumienia międzygminnego z dnia 1 marca 2007 roku o treści⁵: „Gmina Otmuchów powierza gminie Nysa zadanie własne polegające na realizacji usług przewozu osób w komunikacji miejskiej w ramach lokalnego transportu zbiorowego i zobowiązuje się do partycypowania w kosztach realizacji powierzonego zadania”, gmina Nysa jest również organizatorem transportu zbiorowego na terenie gminy Otmuchów.

Operatorem świadczącym usługi przewozowe na terenie objętym niniejszym Planem Transportowym jest MZK w Nysie sp. z o.o.

W roku 2021 spółka MZK w Nysie obsługuje 16 linii autobusowych: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, E oraz dwie linie S4 i S8, które wykonują tylko po jednym kursie szkolnym w każdym kierunku. Linia S8 służy głównie w celu rozładowania Białej Nyskiej, natomiast S4 to wariant linii z Kępnicy, gdyż takie było zapotrzebowanie mieszkańców.

W poniższej tabeli przedstawiono liczbę wozokilometrów wykonanych na poszczególnych liniach w okresie od stycznia do sierpnia 2021 roku.

⁵ Porozumienie Międzygminne z dnia 1 marca 2007 pomiędzy Gminą Nysa i Gminą Otmuchów.

TABELA 7 LICZBA WOZOKILOMETRÓW NA POSZCZEGÓLNYCH LINIACH W OKRESIE I – VIII 2021

Nr linii	Liczba wzkm w okresie od stycznia do sierpnia 2021
1	71 752
2	98 024
3	95 308
4	112 947
5	31 503
6	114 758
7	144 572
8	81 867
9	32 170
12	34 098
13	4 113
14	13 011
15	2 310
16	2 640
17	2 064
E	21 323
8S	4 443
4S	zawieszona
SUMA	866 903

ŹRÓDŁO: OPRACOWANIE WŁASNE NA PODSTAWIE DANYCH MZK NYSA

Poniżej przedstawiono zestawienie floty autobusów Operatora komunikacji miejskiej w Nysie – MZK w Nysie sp. z o.o. Aktualnie (dane z roku 2021) w eksploatacji liniowej znajdują się następujące pojazdy⁶:

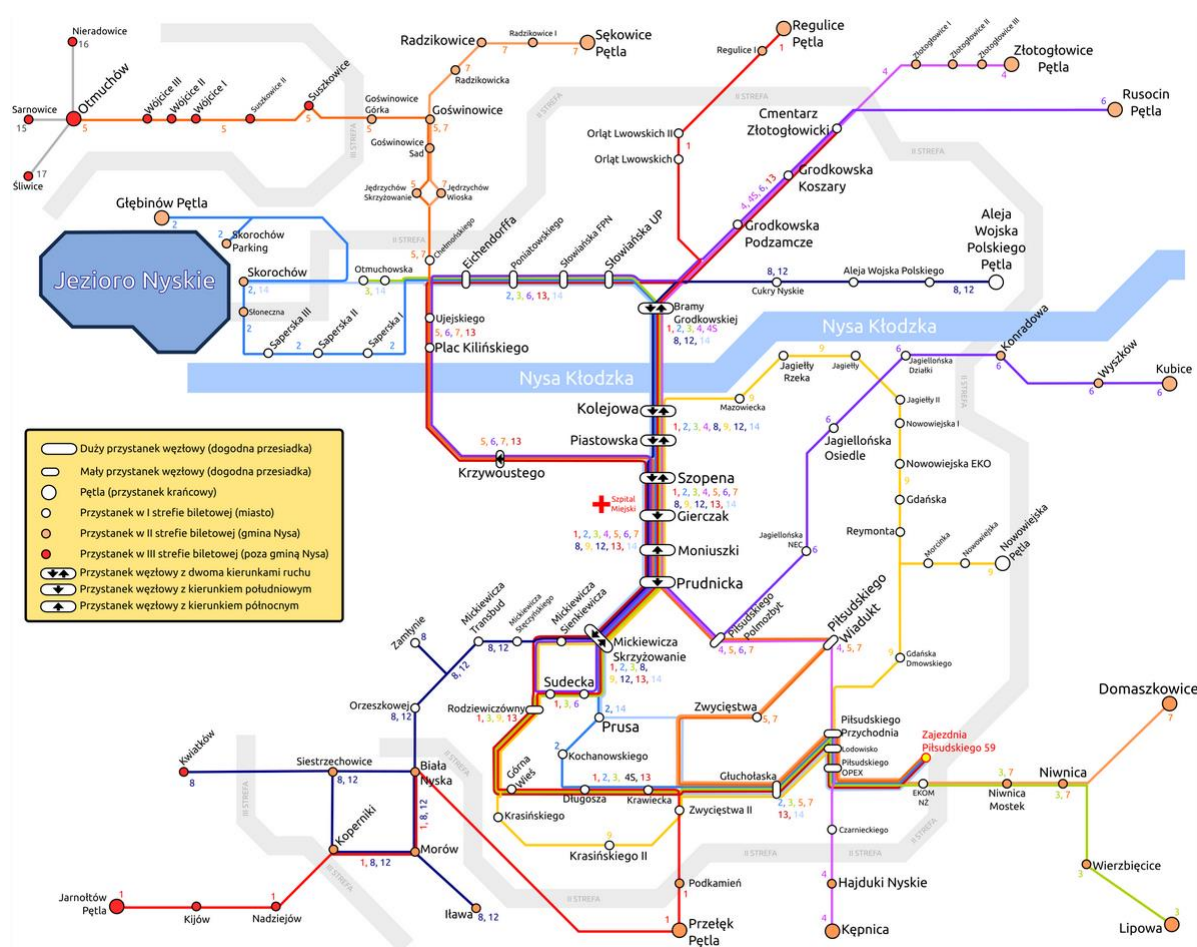
- Sor EBN 9,5 – pojazdy elektryczne (numery boczne 1 i 2) – 2 sztuki,
- Autosan A10-10M (numer boczny 3) – Euro 1 – 1 sztuka,
- Solbus 9,5B (numery boczne: od 7 do 13), Euro 3 – 7 sztuk
- Solbus SN11M (numery boczne: od 14 do 20), Euro3 i Euro4 – 7 sztuk
- Sor BN12 (numery boczne: od 53 do 59), Euro5 – 7 sztuk
- Sor BN 8,5 (numery boczne: 60, 61), Euro5 – 2 sztuki
- Sor BN 10,5 (numery boczne: od 62 do 68), Euro5 i Euro6 – 7 sztuk

Łącznie w eksploatacji liniowej MZK w Nysie sp. z o.o. posiada 33 pojazdy. Należy tutaj zwrócić uwagę, że Operator posiada jeszcze w swojej flocie pojazdy spełniające niskie normy emisji spalin. Obecnie bardzo zwraca się uwagę na kwestie zanieczyszczenia powietrza. Najstarsze pojazdy powinny być jak

⁶ Źródło: www.mzk.nysa.pl

najszybciej wycofane z ruchu. 25 pojazdów z całej floty to pojazdy niskopodłogowe. W pierwszej kolejności powinno się zadbać, aby te nie posiadające niskiej podłogi były sukcesywnie wycofywane z ruchu. Średni wiek taboru na chwilę obecną wynosi ok. 11,5 lat. Należy dążyć, aby wartość ta nie przekraczała 10 lat.

Na poniższych rysunkach przedstawiono i scharakteryzowano każdą z linii. Na rysunku 3.1 przedstawiono schemat wszystkich istniejących linii autobusowych.



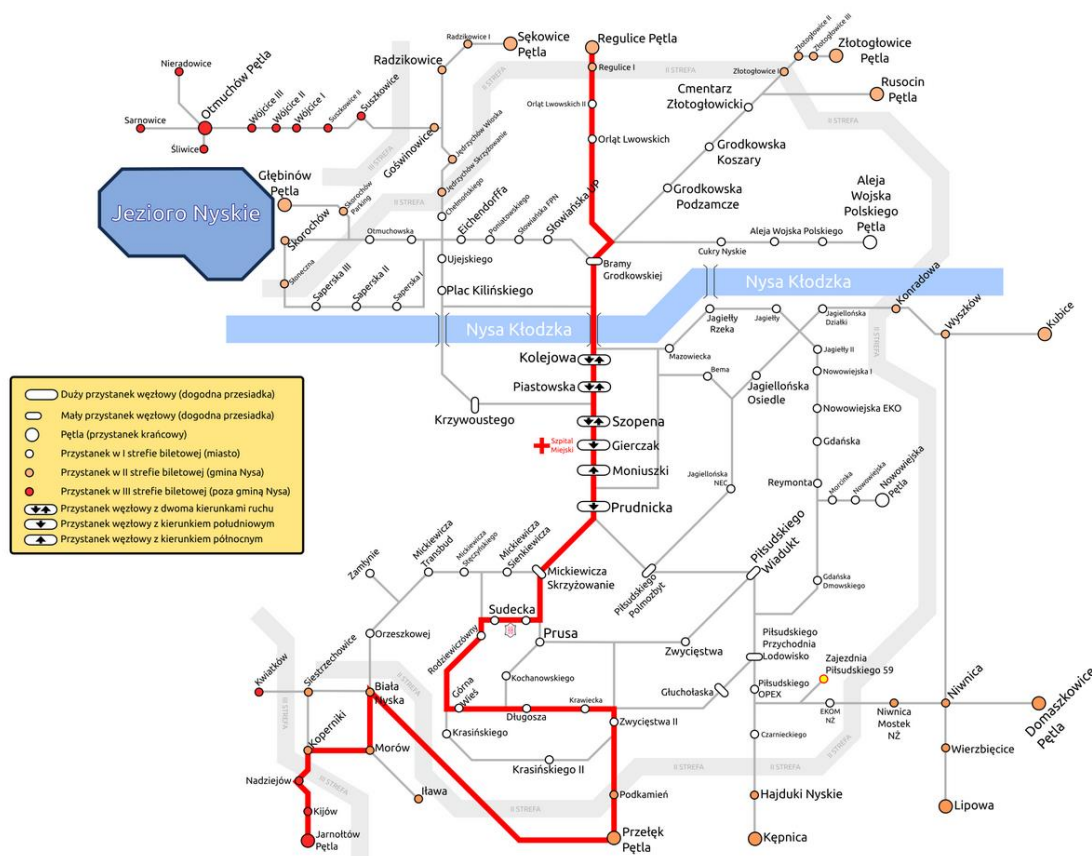
RYSUNEK 3.1 SCHEMAT LINII AUTOBUSOWYCH W NYSIE I OTMUCHOWIE

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Można uznać, że miasto Nysa jest dobrze pokryta trasami istniejących linii komunikacyjnych. Większość linii kursuje przez centrum miasta i okolice dworca kolejowego i następnie promieniście rozchodzą się po całym mieście i w kierunku Otmuchowa. Funkcjonuje jedna linia oznaczona numerem 5, która

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.

kursuje z Nysa do Otmuchowa, gdzie można się przesiąść do linii 15, 16 lub 17 i kontynuować podróż (szczegóły przy każdej linii).



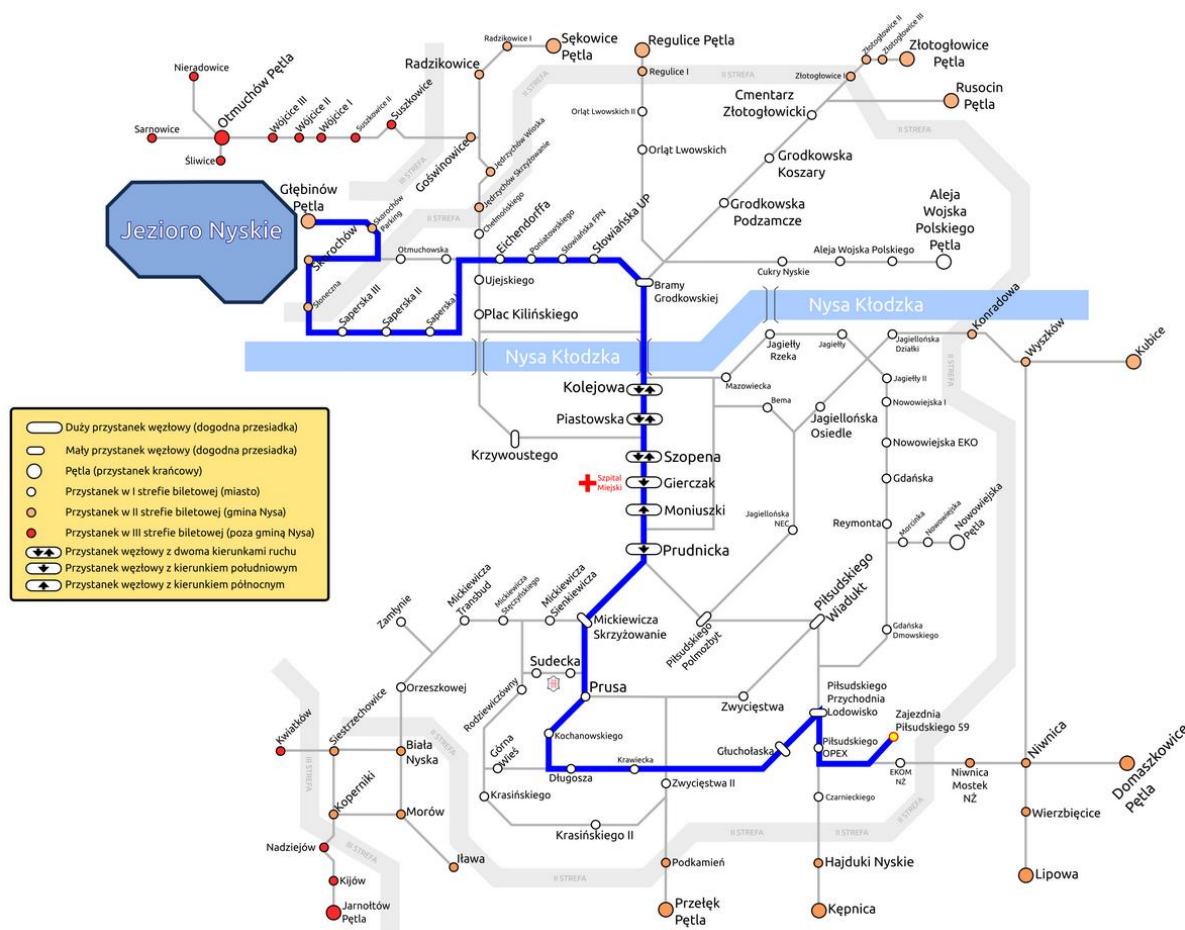
RYСУNEK 3.2 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 1

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 1 łączy Regulice z centrum Nysy i dalej Przelęk i Jarosław. Linia kursuje wyłącznie w dni powszednie w godzinach od ok. 5:00 do ok. 19:00 wykonując 12 kursów w każdym kierunku (z czego tylko 3 są realizowane na pełnej trasie z Regulic do Jarosławia, pozostałe skrócone do Przelęka). Wybrane kursy są także skrócone do ulicy Kolejowej oraz Zajezdni.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 71 752 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.

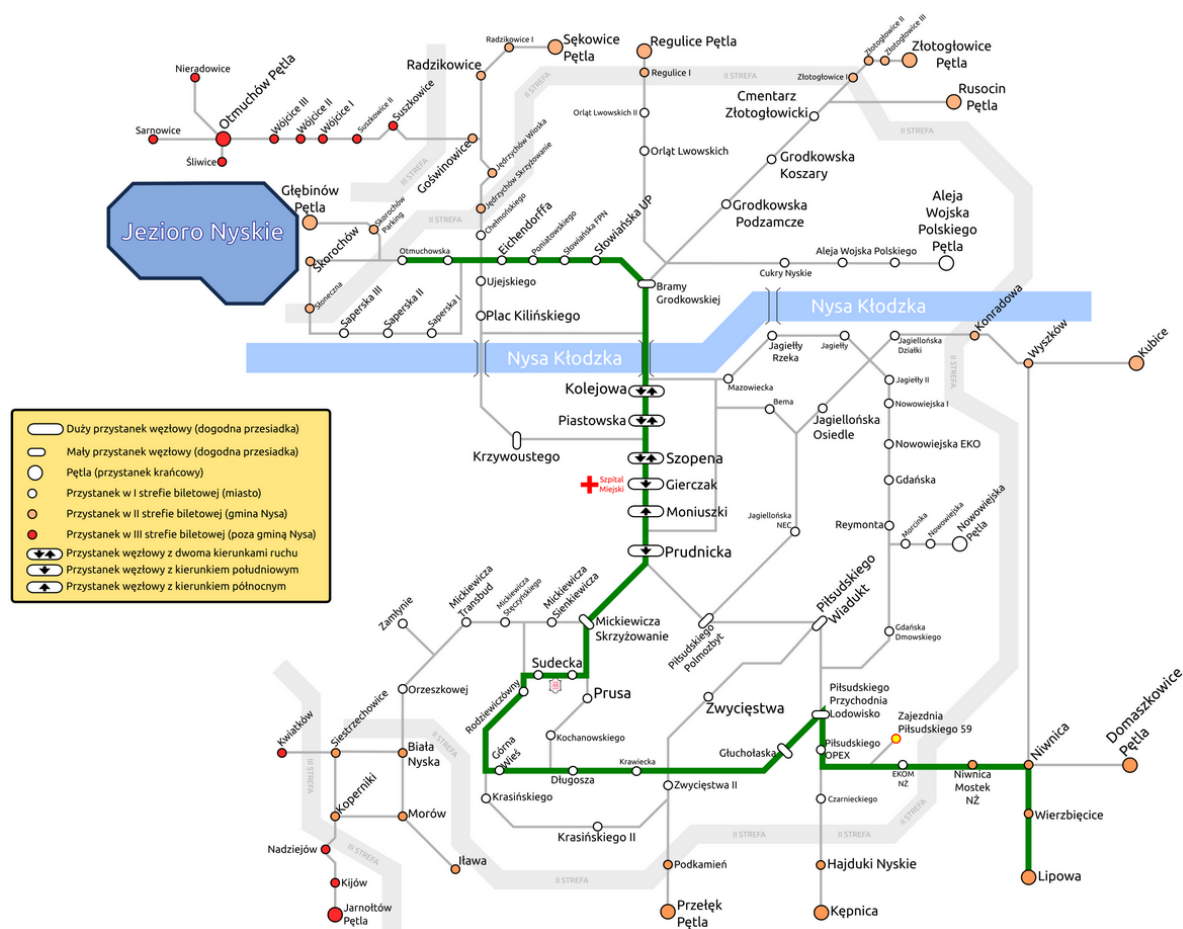


RYSUNEK 3.3 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 2

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 2 łączy Głębinów z centrum Nysy i dalej zajezdni autobusową. Linia kursuje we wszystkie dni tygodnia. W dni powszednie linia wykonuje 18 kursów w każdym kierunku (z czego 6 jest skróconych do Skorochowa), w soboty 7 kursów w każdym kierunku, a w niedziele i święta 4 kursy w każdym kierunku. W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 98 024 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



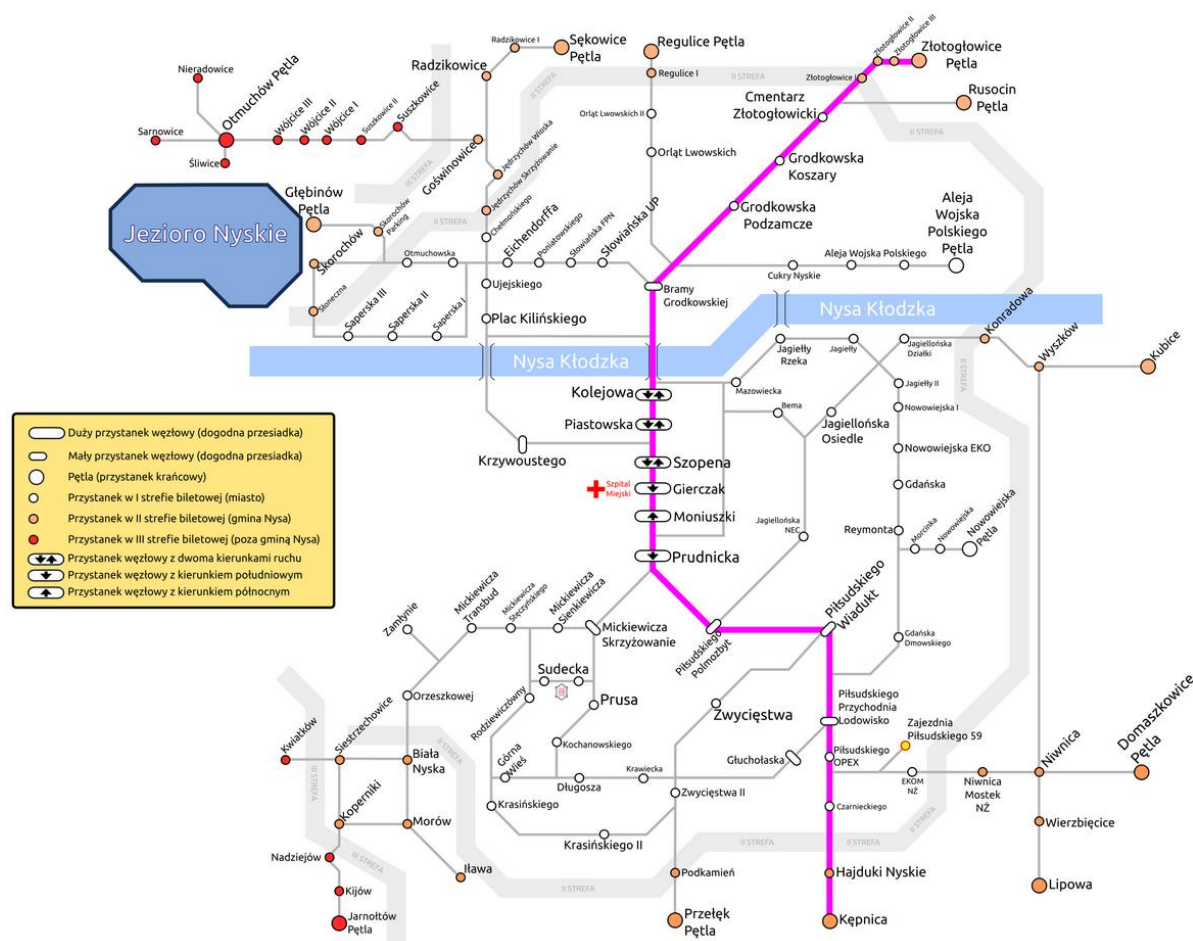
RYСУNEK 3.4 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 3

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 3 łączy Lipową z centrum Nysy i dalej kursuje do końcówek Otmuchowska Koszary. Linia kursuje we wszystkie dni tygodnia. W dni powszednie linia wykonuje 13 kursów w każdym kierunku (z czego 4 są skrócone do Zajezdni), w soboty 4 kursy każdym kierunku (z czego 1 skrócony jest do zajezdni), a w niedziele i święta 3 kursy w każdym kierunku (wszystkie skrócone do zajezdni).

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 95 308 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



RYСУNEK 3.5 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 4

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

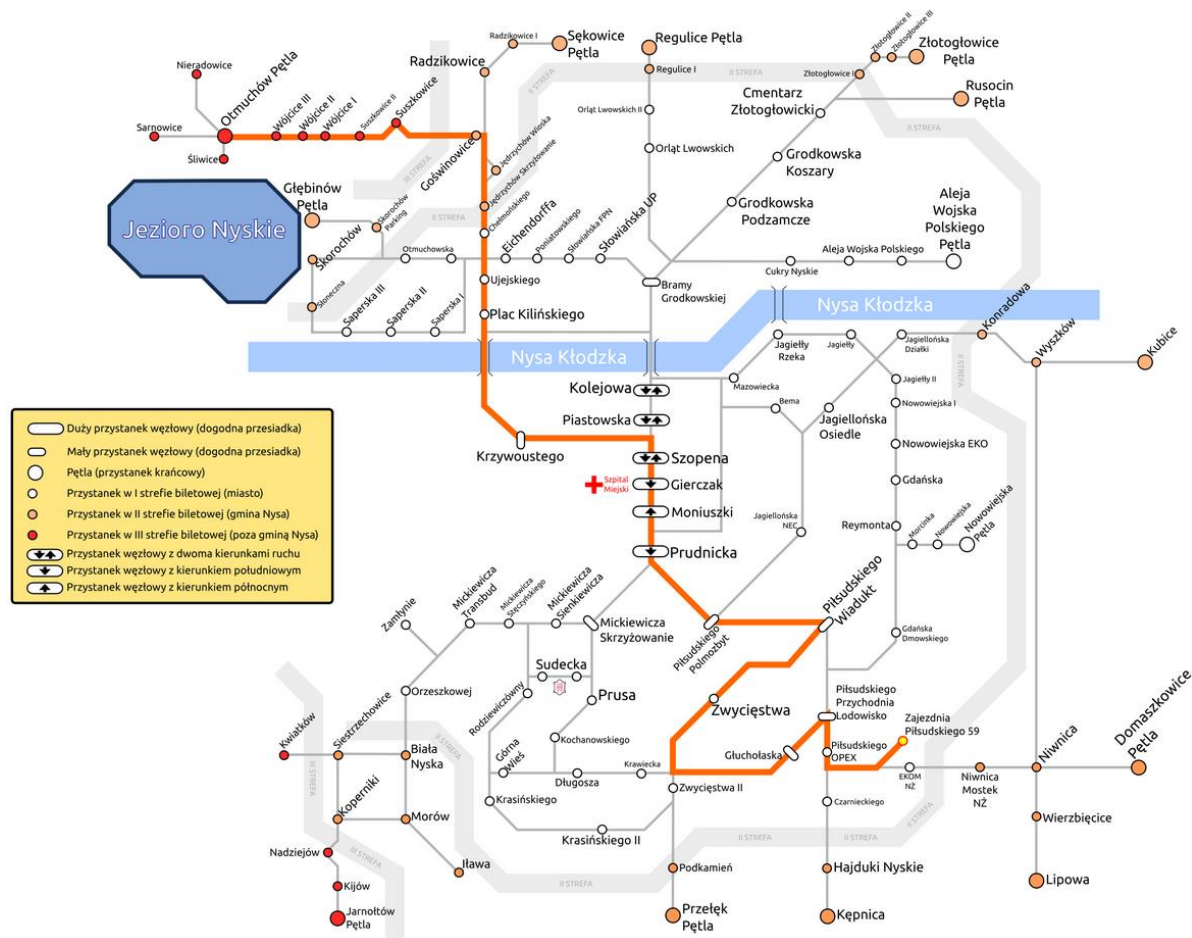
Linia nr 4 łączy Kępnicę z centrum Nysy i dalej kursuje do końcówki Złotogłowice Pętla. Linia kursuje we wszystkie dni tygodnia. W dni powszednie linia wykonuje 17 kursów w każdym kierunku, w soboty 8 kursów każdym kierunku, a w niedziele

i święta 4 kursy w każdym kierunku. Pojedyncze kursy są skrócone do Zajeżdźni oraz Piłsudskiego Polmozbyt.

Ponadto, po jednym kursie w każdym kierunku wykonuje linia 4S, która kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej, która dodatkowo obsługuje Górną Wieś, Radziewiczówny oraz Jeziorną. W roku 2021 ze względu na pandemię linia 4S jest zawieszona.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 112 947 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



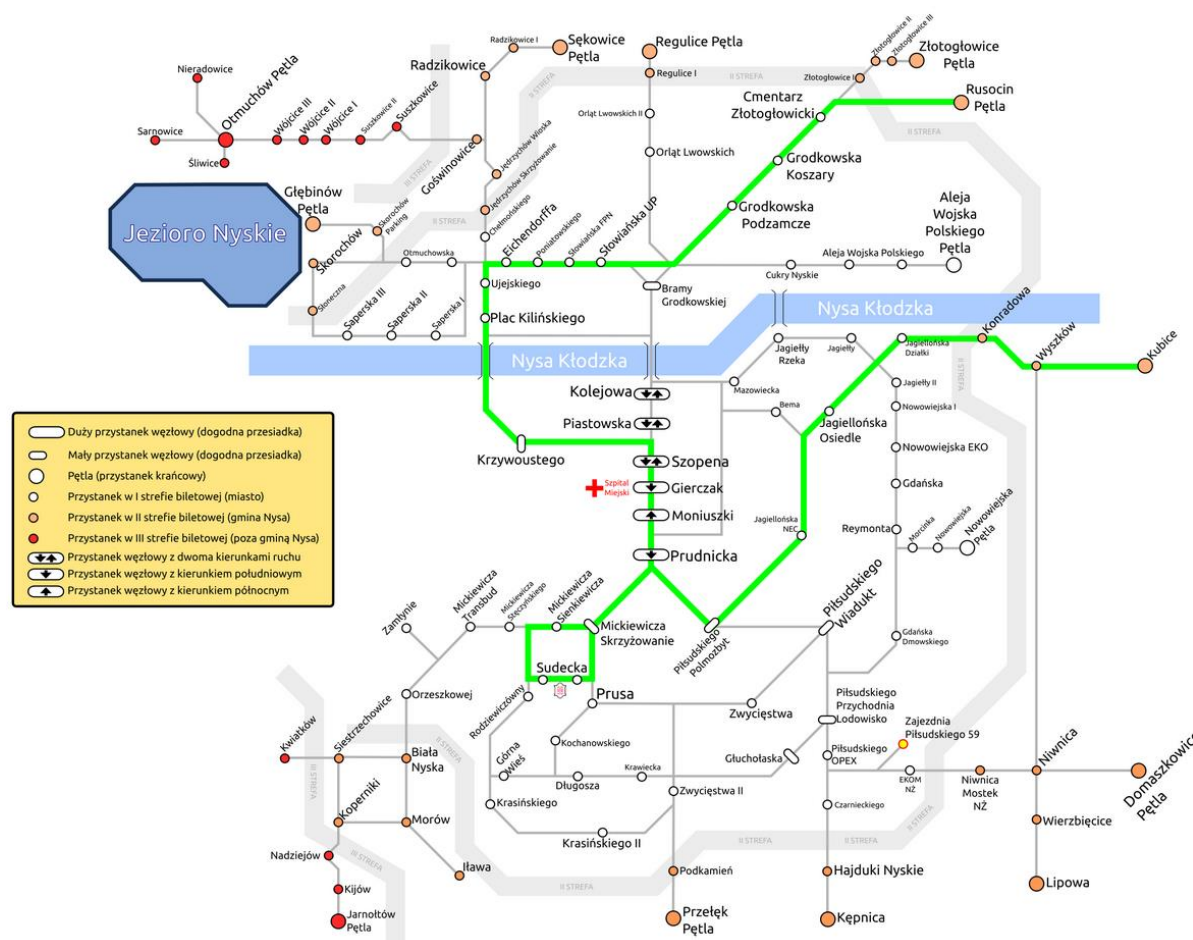
RYСУNEK 3.6 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 5

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 5 łączy Zajeżdźnię z centrum Nysy i dalej kursuje do Otmuchowa. Linia kursuje wyłącznie w dni powszednie wykonując po 5 kursów w każdym kierunku.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 31 503 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



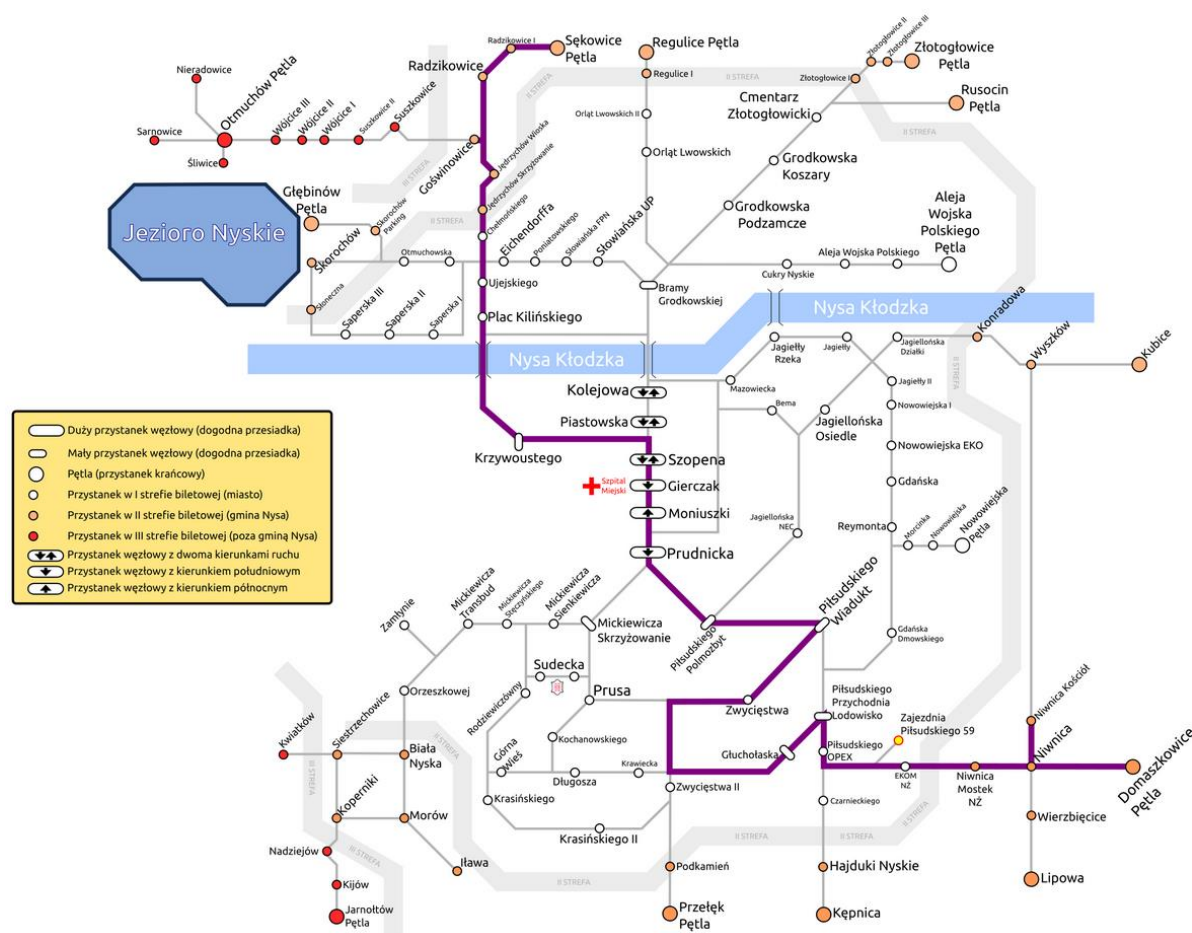
RYСУNEK 3.7 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 6

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 6 łączy Kubice z centrum Nysy i dalej kursuje do Rusocina. Linia kursuje w dni powszednie oraz soboty. W dni powszednie linia wykonuje 10 kursów w każdym kierunku, w soboty 4 kursy każdym kierunku. Część kursów jest wariantowych skróconych do Zajezdni, Piłsudskiego Polmozbyt, Złotogłównickiej Cmentarza lub Wyszowa.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 114 758 wzm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



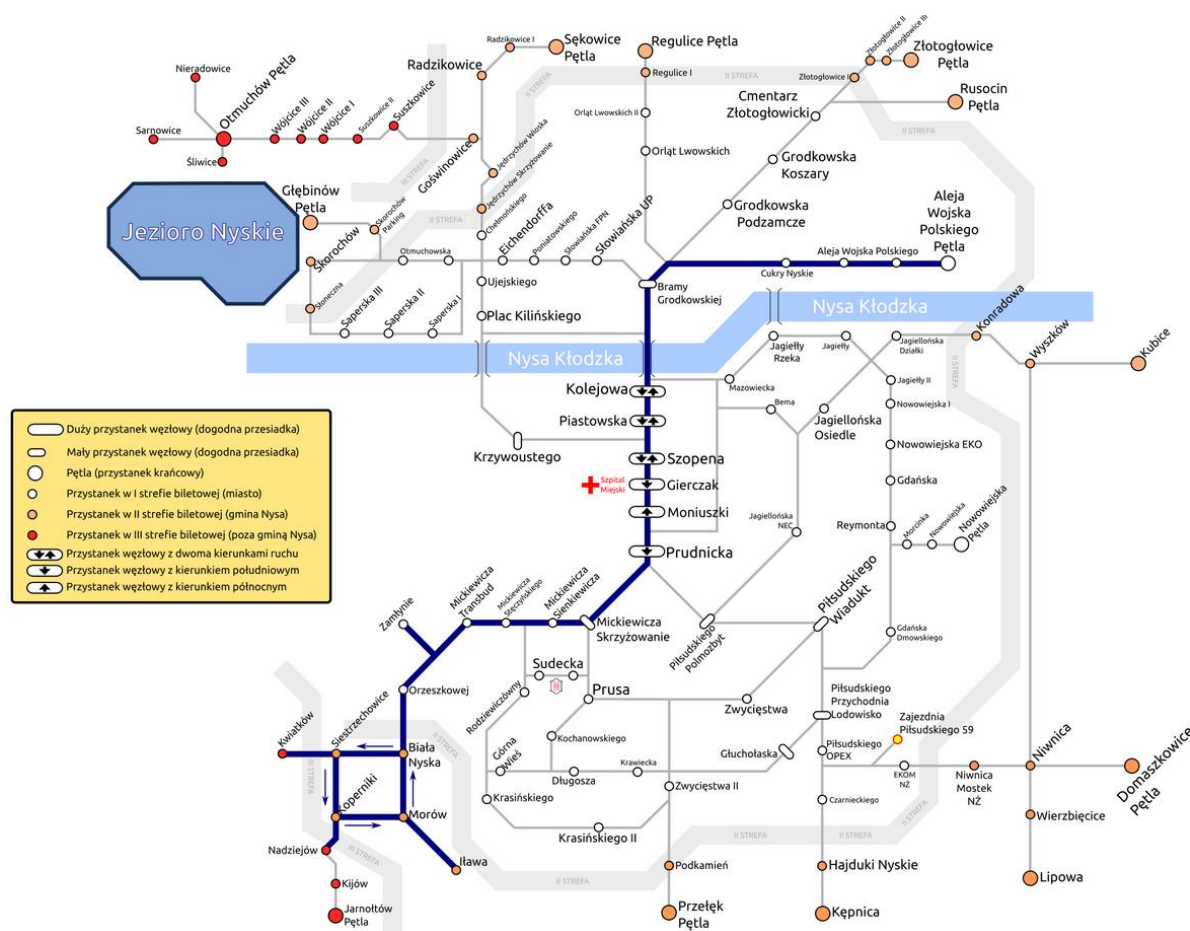
RYSUNEK 3.8 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 7

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 7 łączy Sękowice z centrum Nysy i dalej kursuje do Domaszkowic. Linia kursuje we wszystkie dni tygodnia. W dni powszednie linia wykonuje 16 kursów w każdym kierunku, w soboty 8 kursów każdym kierunkiem, w niedziele i święta 4 kursy w każdym kierunku. Część kursów jest wariantowych skróconych do Zajezdni, Radzikowic, a część realizowanych przez Strefę Ekonomiczną w Radzikowicach.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 144 572 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



RYСУNEK 3.9 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 8

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

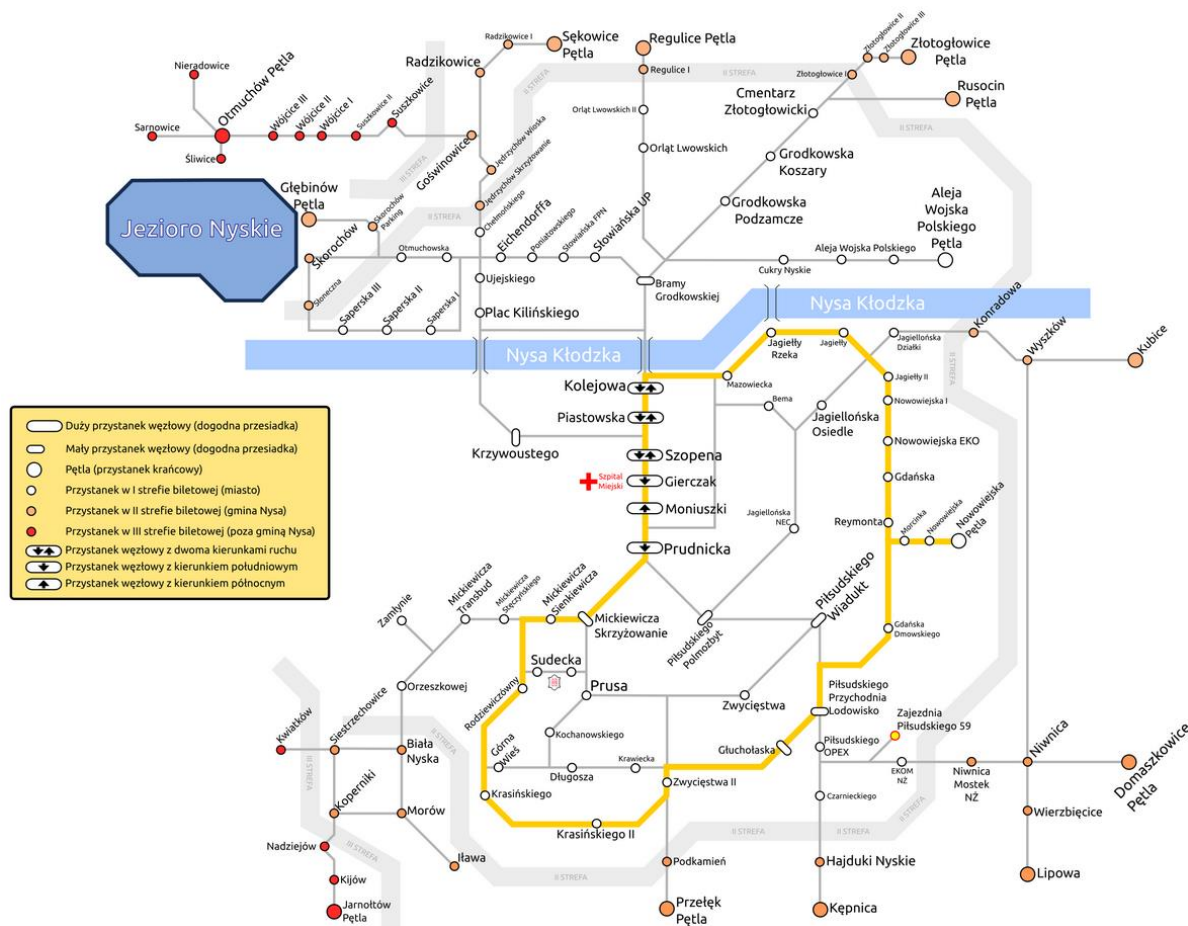
Linia nr 8 łączy Ławę z centrum Nysy i dalej kursuje do Alei Wojska Polskiego. Linia kursuje we wszystkie dni tygodnia. W dni powszednie linia wykonuje 12 kursów

w każdym kierunku, w soboty 10 kursów każdym kierunku, w niedziele i święta 6 kursów w każdym kierunku. Część kursów jest wariantowych skróconych do Zajezdni, część kursów kursuje do Morowa/Kopernik z pominięciem Ławy, a część realizowanych jest przez Zamłynie i Kwiatków.

Ponadto, po jednym kursie w każdym kierunku wykonuje linia 8S, która kursuje wyłącznie w dni nauki szkolnej z Piłsudskiego Polmożbyt do Przełęku oraz z Biała Nyska przez Mickiewicza, Piłsudskiego i do Zajezdni.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 81 867 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



RYСУNEK 3.10 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 9

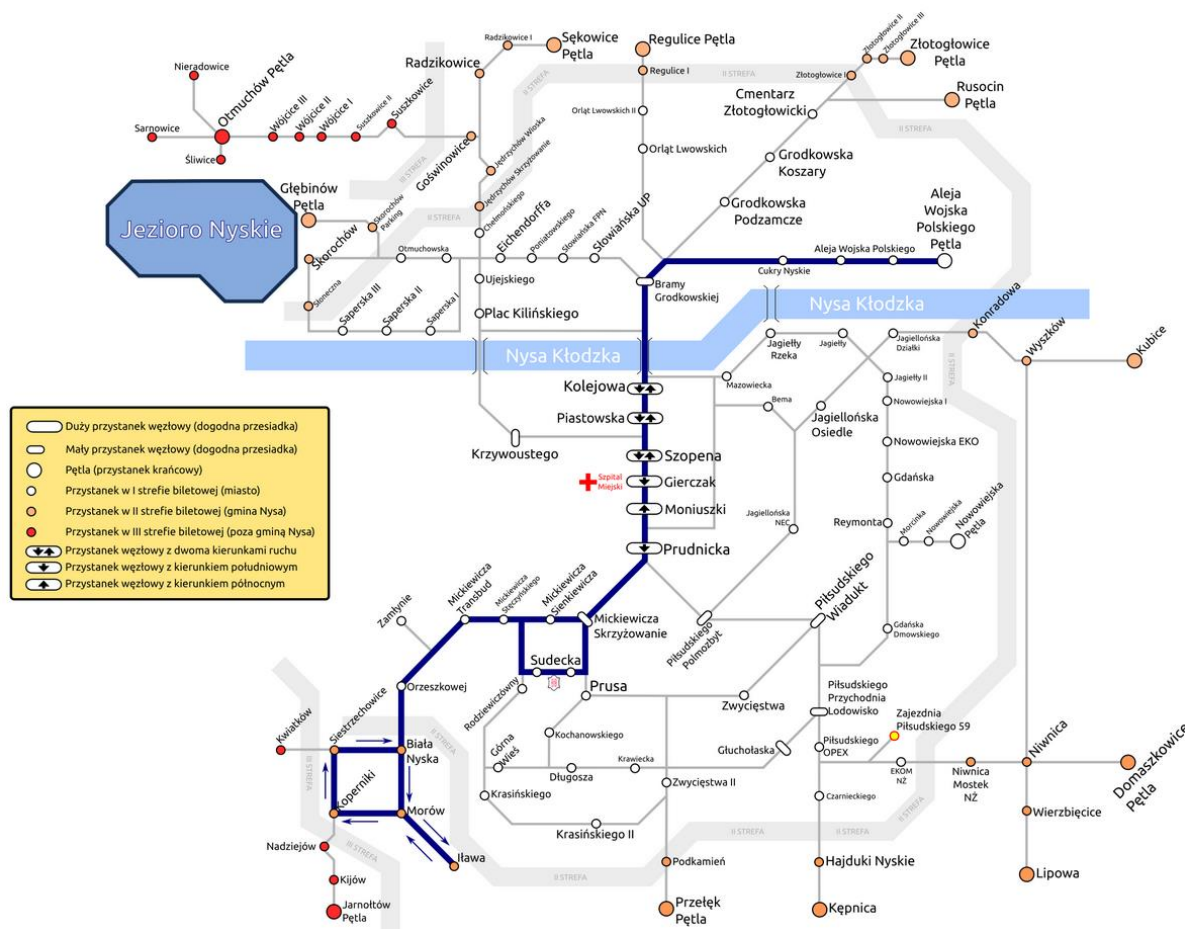
ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 9 to linia okrężna kursująca z Nowowiejskiej przez Jagiełły, Kolejową, Mickiewicza, Krasińskiego, Zwycięstwa z powrotem do Nowowiejskiej. Linia kursuje w dni powszednie oraz w soboty. W dni powszednie linia wykonuje 8 kursów,

w soboty 4 kursy.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 32 170 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



RYСУNEK 3.11 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 12

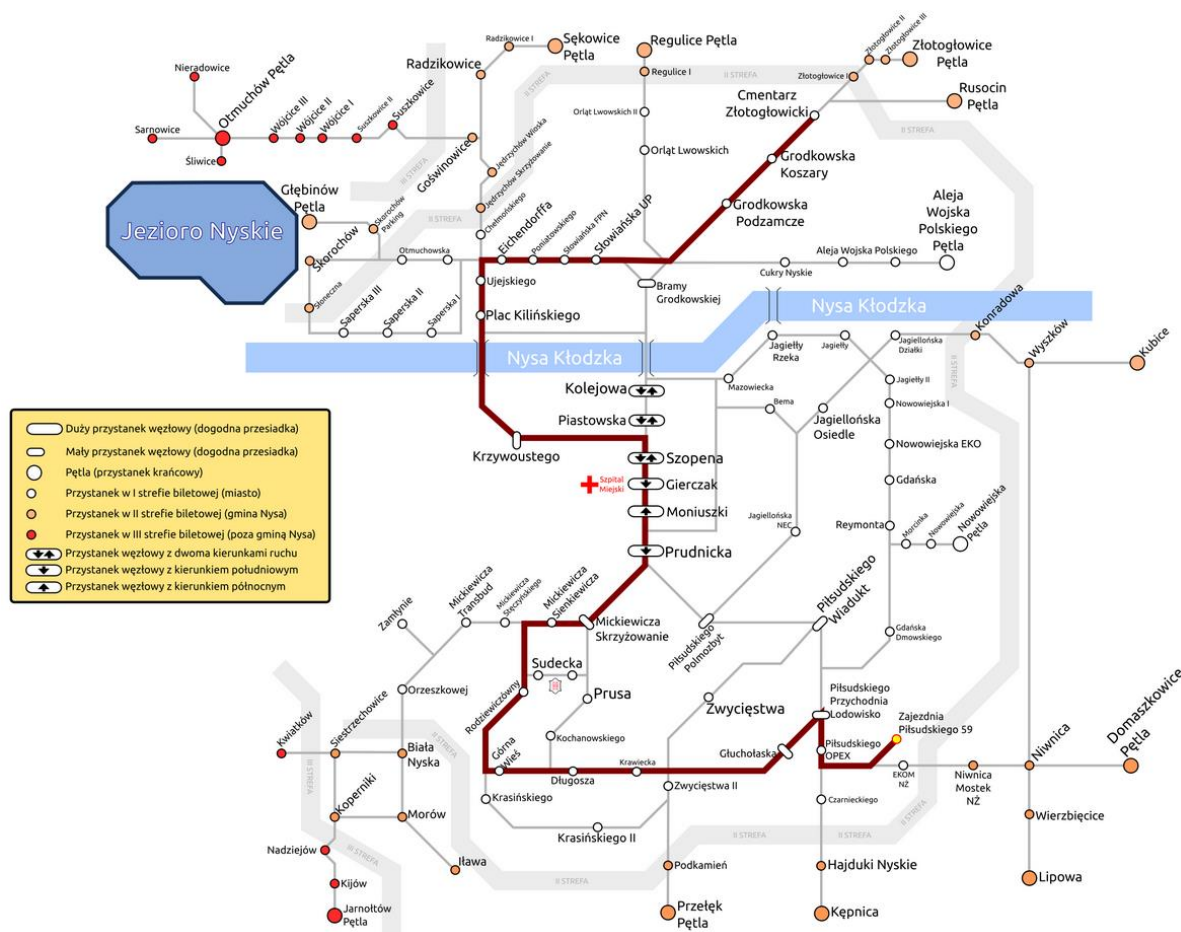
ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 12 łączy Iławę z centrum Nysy i dalej kursuje do Alei Wojska Polskiego. Linia kursuje tylko w dni powszednie. W dni powszednie linia wykonuje 7 kursów

w każdym kierunku. Część kursów jest wariantowych skróconych do Zajezdni, a część kursów realizowanych jest przez Sudecką.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 34 098 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



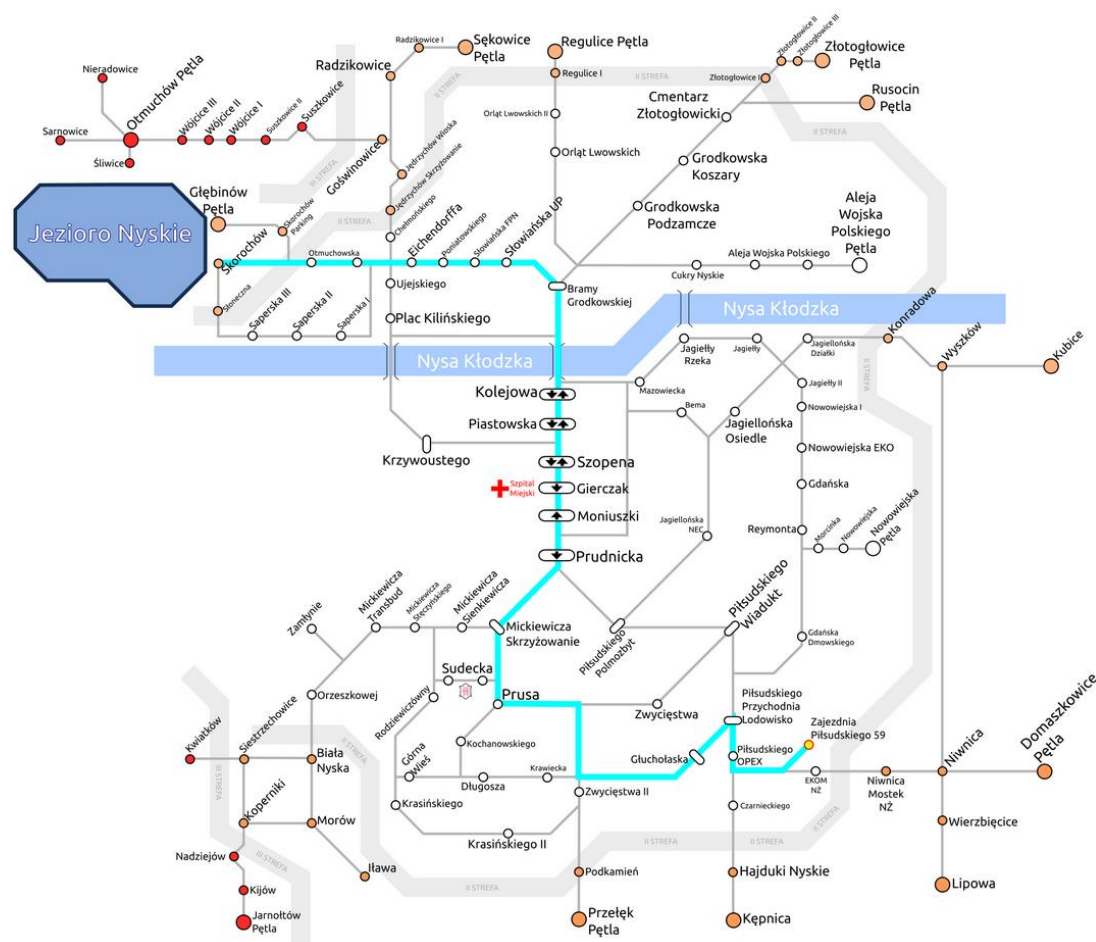
RYСУNEK 3.12 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 13

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 13 łączy Zajączkowską z centrum Nysy i dalej kursuje do Cmentarza Złotogłowieckiego. Linia kursuje tylko w soboty, niedziele i święta. Wykonuje po 3 kursy w każdym kierunku.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 4 113 wzkm.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.



RYSUNEK 3.13 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 14

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 14 łączy Zajezdnię z centrum Nysy i dalej kursuje do Skorochowa. Linia kursuje tylko w dni powszednie. W dni powszednie linia wykonuje 4 kursy w każdym kierunku.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 13 011 wzkm.



RYSUNEK 3.14 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 15

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 15 łączy Otmuchów z Sarnowicami. Linia kursuje na podstawie porozumienie międzygminnego zawartego pomiędzy Gminą Nysa a Gminą Otmuchów. Linia kursuje tylko w dni powszednie. W dni powszednie linia wykonuje 2 kursy w każdym kierunku.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 2 310 wzkm.



RYSUNEK 3.15 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 16

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 16 łączy Otmuchów z Nieradowicami. Linia kursuje na podstawie porozumienie międzygminnego zawartego pomiędzy Gminą Nysa a Gminą Otmuchów. Linia kursuje tylko w dni powszednie. W dni powszednie linia wykonuje 2 kursy w każdym kierunku.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 2 640 wzkm.

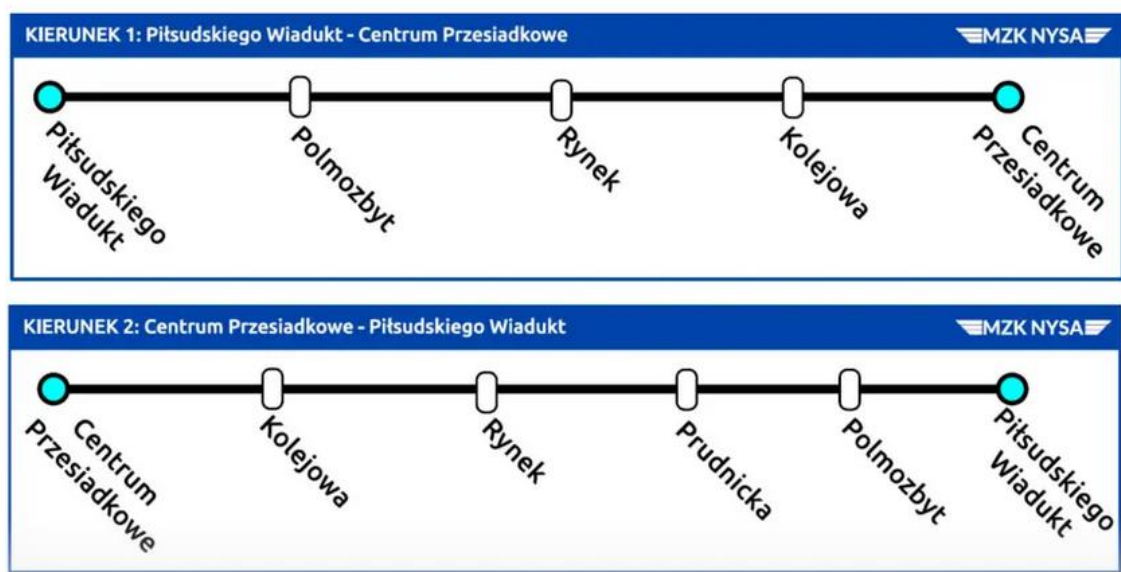


RYSUNEK 3.16 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR 17

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Linia nr 17 łączy Otmuchów ze Śliwicami. Linia kursuje na podstawie porozumienie międzygminnego zawartego pomiędzy Gminą Nysa a Gminą Otmuchów. Linia kursuje tylko w dni powszednie. W dni powszednie linia wykonuje 2 kursy w każdym kierunku.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 2 064 wzkm.



RYSUNEK 3.17 SCHEMAT LINII KOMUNIKACYJNEJ NR E

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

W grudniu 2020 roku została uruchomiona zupełnie nowa linia oznaczona literą E. Linia obsługiwana jest pojazdami elektrycznymi. Kursuje po ścisłym centrum Nysy na trasie: Piłsudskiego Wiadukt - Polmozbyt - Rynek - Kolejowa - Centrum Przesiadkowe (Raclawicka). Powrót po tej samej trasie. Co ciekawe, linia ta jest dla pasażerów bezpłatna. Linia kursuje w dni powszednie oraz w soboty. W dni powszednie wykonuje 21 kursów w każdym kierunku, natomiast w soboty po 22 kursy.

W roku 2021 w okresie od stycznia do sierpnia linia wykonała pracę na poziomie 21 323 wzkm.

W roku 2018 autobusy MZK wykonały pracę przewozową na poziomie 1 315 507 wzkm. W roku 2019, kiedy w marcu przeprowadzono rewolucję w układzie i numeracji linii komunikacyjnych autobusy MZK wykonały pracę na poziomie 1 383 055 wzkm. Jest to więc wzrost o ok. 5,1%. W roku 2020 roczna praca przewozowa spadła do 1 246 855 wzkm (o ok. 10%) co zapewne było spowodowane pandemią COVID-19. W pierwszym 8 miesiącach 2021 roku wykonana praca przewozowa wyniosła 866 903 wzkm.

Analizując obecną ofertę przewozową w Nysie, należy uznać, że miasto jest dobrze pokryte siecią tras linii autobusowych. Głównym mankamentem obecnej oferty przewozowej jest niska częstotliwość kursowania pojazdów oraz jej wielkość w godzinach wieczornych i w weekendy. Jak na miasto ponad 40-to

tysięczne pojedyncze kursy wieczorami i w dni wolne nie są zachęcającą ofertą dla mieszkańców. Przygotowanie zadowalającej oferty przewozowej tylko w godzinach szczytów komunikacyjnych tj. w godzinach rozpoczęcia pracy i jej zakończenia oraz w godzinach dojazdów i powrotów ze szkół, nie zachęci do transportu zbiorowego osób, które są zmuszone do podróży poza tymi godzinami. Jeżeli ktoś ma potrzebę podróży w godzinach popołudniowych i jest skłonny skorzystać z transportu zbiorowego, może się rozczarować, ponieważ w godzinach, kiedy zamierza wracać np. wieczorem, oferta komunikacji miejskiej jest mocno ograniczona. Podobnie sytuacja wygląda w weekendy. Osoby te, nie będą na poważnie traktować alternatywy jaką jest transport zbiorowy w swoich podróżach.

Należy także rozważyć uruchomienie dodatkowych kursów w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego, kiedy oprócz pasażerów, którzy podróżują do szkół czy zakładów pracy, z transportu zbiorowego korzystają osoby starsze w celu dojazdu do zakładów opieki zdrowotnej.

Rekomenduje się, aby w celu lepszego skomunikowania z centrum przesiadkowym, w miarę posiadanych możliwości finansowych uruchomić nową linię, która zapewni możliwości przesiadki. Wówczas nie będzie konieczności zmiany tras wszystkich linii w celu obsłużenia centrum przesiadkowego. Szczegóły nowej linii w dalszej części Planu.

W świetle podpisanego porozumienia pomiędzy Gminą Nysa i Gminą Otmuchów również rzuca się w oczy bardzo słaba oferta przewozowa pomiędzy tymi dwoma ośrodkami. Linia nr 5, która łączy Nysę z Otmuchowem wykonuje tylko po 5 kursów i to tylko w dni powszednie. Dojazd do innych miejscowości gminy Otmuchów (linie 15, 16 i 17) jest również bardzo utrudniony – tylko po 2 kursy każdego dnia powszednie. Nie jest to oferta, która zachęci zmotoryzowanych mieszkańców obu gmin do podróży transportem zbiorowym.

Należy tutaj również zwrócić uwagę na brak integracji godzinowej jak i taryfowej z pociągami Polregio sp. z o.o. odjeżdżającymi z dworca kolejowego.

Pozytywną zmianą w dostępności komunikacji miejskiej jest możliwość zakupu biletów za pomocą aplikacji mobilnych. W szczególności dla ludzi młodych jest to duże ułatwienie w dokonaniu odpłatności za przejazd.

Punkt sprzedaży biletów MZK w tzw. Okrągłaku jest czynny w dni powszednie w godzinach od 7:30 do 15:30. Należałoby rozważyć wydłużenie godzin, nawet kosztem późniejszego otwarcia w jeden dzień w tygodniu, aby osoby, które godzinach obecnego otwarcia punktu mogły zakupić bilety, szczególnie okresowe.

Na kolejnym rysunku przedstawiono ofertę biletową transportu zbiorowego w Nysie. Obszar na którym kursują pojazdy MZK w Nysie, został podzielony na trzy strefy. Pierwsza strefa to obszar miasta Nysa, druga strefa to obszar gminy Nysa, a trzecia obszar poza gminą Nysa, czyli z obszaru niniejszego Planu Transportowego gmina Otmuchów. O ile bilet jednorazowy na terenie miasta jest stosunkowo tani – 3 zł, tak już w drugiej czy trzeciej strefie (odpowiednio 3,60 zł i 4,80 zł) cena wydaje się mało atrakcyjna, jeśli odniesiemy ją do aktualnej oferty przewozowej. Ciekawym rozwiązaniem jest bilet 3-godzinny, który uprawnia do nieograniczonej liczby przejazdów na terenie gminy Nysa i kosztuje jedynie 3,60 zł. Również atrakcyjny jest bilet jednodniowy za 8 zł. Jeśli chodzi o bilety okresowe, to w stosunku do ceny biletów jednorazowych wydają się one dość drogie. W przypadku zakupu biletu okresowego bez limitu przejazdów na terenie miasta Nysa, pasażer musi się liczyć z odpłatnością na poziomie 120 zł.

CENNIK BILETÓW

BILETY JEDNORAZOWE		BILET NORMALNY	BILET ULGOWY
1.	W pierwszej strefie (miasto)	3,00	1,50
2.	W drugiej strefie (Gmina Nysa)	3,60	1,80
3.	W trzeciej strefie (poza Gminą Nysa)	4,80	2,40
BILETY CZASOWE		BILET NORMALNY	BILET ULGOWY
1.	3-godzinny, obowiązuje na terenie Gminy Nysa	3,60	1,80
2.	Bilet jednodniowy, ważny na terenie Gminy Nysa, ważny tylko w dniu skasowania	8,00	4,00
3.	Bilet siedmiodniowy, ważny na terenie miasta Nysa	30,00	15,00
4.	Bilet siedmiodniowy, ważny w dwóch strefach	36,00	18,00
5.	Bilet weekendowy, ważny od piątku od 15:00 do niedzieli do godziny 23:59	10,00	5,00
BILETY MIESIĘCZNE		BILET NORMALNY	BILET ULGOWY
1.	Bilet miesięczny imienny, 46 przejazdów, ważny w pierwszej strefie (miasto), od poniedziałku do soboty	90,00	45,00
2.	Bilet miesięczny imienny, 46 przejazdów, ważny w dwóch strefach (miasto i gmina), od poniedziałku do soboty	100,00	50,00
3.	Bilet miesięczny imienny, 46 przejazdów, ważny w trzech strefach (miasto, gmina, powiat), od poniedziałku do soboty	140,00	70,00
4.	Bilet miesięczny imienny, bez limitu przejazdów, ważny w pierwszej strefie (miasto)	120,00	60,00
5.	Bilet miesięczny imienny, bez limitu przejazdów, ważny w dwóch strefach (miasto i gmina)	130,00	65,00
6.	Bilet miesięczny imienny, bez limitu przejazdów, ważny w trzech strefach (miasto, gmina, powiat)	170,00	85,00
7.	Bilet miesięczny na okaziciela, bez limitu przejazdów, ważny w pierwszej strefie (miasto)	136,00	68,00
8.	Bilet miesięczny na okaziciela, bez limitu przejazdów, ważny w dwóch strefach (miasto i gmina)	166,00	84,00
9.	Bilet miesięczny na okaziciela, bez limitu przejazdów, ważny w trzech strefach (miasto, gmina, powiat)	200,00	100,00
10.	Bilet semestralny imienny, 5 - miesięczny, ważny w pierwszej strefie (miasto)	400,00	200,00
11.	Bilet semestralny imienny, 5 - miesięczny, ważny w dwóch strefach (miasto i gmina)	450,00	225,00
12.	Bilet semestralny imienny, 5 - miesięczny, ważny w trzech strefach (miasto, gmina, powiat)	520,00	260,00
13.	Bilet miesięczny imienny, szkolny , bez limitu przejazdów, dla uczniów szkół podstawowych dojeżdżających do szkół na terenie Gminy Nysa, ważny w trzech strefach, z legitymacją szkolną	12,00	

I. Bilet kupiony u kierowcy jest droższy o 0,20 groszy.

II. Bilet miesięczny lub semestralny jest ważny wraz z paragonem fiskalnym.

III. Bilety zakupione za pomocą aplikacji (tzw. e-bilety) są ważne wraz z potwierdzeniem elektronicznym wyświetlanym w aplikacji na urządzeniu.

RYSUNEK 3.18 OFERTA BILETOWA TRANSPORTU ZBIOROWEGO W NYSIE

ŹRÓDŁO: WWW.MZK.NYSA.PL

Jeżeli weźmiemy pod uwagę kwestię uprawnień do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów transportem zbiorowym, to należy stwierdzić, że jest ona uporządkowana i czytelna. I tak do ulgowych przejazdów (50%) uprawnieni są⁷:

- uczniowie szkół podstawowych oraz ponadpodstawowych.
- emeryci i renciści,
- honorowi krwiodawcy I stopnia.

Do przejazdów bezpłatnych uprawnieni są:

- dzieci w wieku przedszkolnym,
- inwalidzi I grupy i osoby o znacznym stopniu niepełnosprawności i ich pełnoletni opiekun wskazany w trakcie przejazdu,
- osoby niewidome oraz ociemniałe i ich przewodnik – osoba która ukończyła 13 lat wskazana w trakcie przejazdu lub pies przewodnik,
- dzieci i młodzież niepełnosprawna w wieku do 25 roku życia i ich pełnoletni opiekun wskazany w trakcie przejazdu, na przejazd z miejsca zamieszkania do placówki edukacyjnej i z powrotem,
- osoby, które ukończyły 70 rok życia,
- umundurowani funkcjonariusze Straży Miejskiej w Nysie, pełniący służbę,
- wycieczka edukacyjno-wychowawcza organizowana przez szkołę podstawową lub ponadpodstawową, pod nadzorem opiekuna,
- osoby będące działaczami opozycji antykomunistycznej oraz osoby represjonowane z powodów politycznych.

Analizując obecnie funkcjonujący transport zbiorowy na terenie Nysa priorytetowo należy potraktować następujący aspekt:

- zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów, ze szczególnych uwzględnieniem godzin wieczornych oraz weekendowych,
- wymianę obecnie kursującego taboru na całkowicie zeroemisyjny (elektryczny) lub niskoemisyjny (hybrydowy lub dieslowy spełniający najwyższe standardy emisji spalin), a co za tym idzie poprawianie niezawodności publicznego transportu zbiorowego,
- ciągłe monitorowanie i zwiększanie dostępności do publicznego transportu zbiorowego,
- w miarę możliwości zapewnianie bezpośredniości połączeń i minimalizację przesiadek, a tam, gdzie to niemożliwe zapewnienie jak najlepszej możliwości kontynuowania podróży inną linią lub innym środkiem transportu.

⁷ Źródło: www.mzk.nysa.pl

3.1.5. Rentowność linii

W poniższych tabelach przedstawiono rentowność linii całej sieci transportu zbiorowego w Nysie w latach 2019, 2020 oraz w okresie od stycznia do września 2021 roku.

TABELA 8 RENTOWNOŚĆ LINII W 2019 ROKU

rok 2019	wpływy z biletów [zł]	koszty funkcjonowania transportu zbiorowego [zł]	rentowność
styczeń	183 324	766 794	24%
luty	167 939	699 554	24%
marzec	163 501	769 744	21%
kwiecień	142 728	711 083	20%
maj	186 908	821 720	23%
czerwiec	134 721	700 436	19%
lipiec	159 380	759 892	21%
sierpień	128 895	684 350	19%
wrzesień	193 265	883 836	22%
październik	175 740	906 103	19%
listopad	180 959	809 410	22%
grudzień	148 678	750 100	20%
	1 966 038	9 263 022	21%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z MZK Nysa

W roku 2019 łączne wpływy ze sprzedanych biletów wyniosły 1 966 038 zł. Roczne koszty funkcjonowania transportu zbiorowego wyniosły 9 263 022 zł. Oznacza to, że w roku 2019 rentowność linii publicznego transportu zbiorowego w Nysie wyniosła 21 %. Najwyższy wskaźnik odnotowano w miesiącach styczniu i lutym – po 24 % rentowności, najniższy – po 19 % w miesiącach czerwcu, sierpniu oraz październiku.

TABELA 9 RENTOWNOŚĆ LINII W 2020 ROKU

rok 2020	wpływy z biletów [zł]	koszty funkcjonowania transportu zbiorowego [zł]	rentowność
styczeń	174 973	793 779	22%
luty	146 557	719 629	20%
marzec	97 895	642 602	15%
kwiecień	45 427	483 881	9%
maj	58 756	596 048	10%
czerwiec	74 420	855 087	9%
lipiec	116 094	828 854	14%
sierpień	115 344	799 791	14%
wrzesień	146 939	825 046	18%
październik	105 236	736 661	14%
listopad	84 712	625 837	14%
grudzień	33 604	674 090	5%
	1 199 957	8 581 305	14%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z MZK Nysa

W roku 2020 łączne wpływy ze sprzedanych biletów wyniosły 1 199 957 zł. Roczne koszty funkcjonowania transportu zbiorowego wyniosły 8 581 305 zł. Oznacza to, że w roku 2020 rentowność linii publicznego transportu zbiorowego w Nysie wyniosła 14 %. Najwyższy wskaźnik odnotowano w miesiącach styczniu i lutym – odpowiednio 22 i 20 % rentowności, najniższy – 5 % w miesiącu grudniu.

Należy jednak tutaj zauważyć, że w marcu 2020 roku rozpoczęła się ogólnoswiatowo pandemia koronawirusa, która spowodowała istotny odpływ pasażerów od transportu zbiorowego. W związku z tym istotnie zmniejszyły się wpływy ze sprzedanych biletów, przy nieznacznie mniejszych kosztach funkcjonowania transportu zbiorowego.

TABELA 10 RENTOWNOŚĆ LINII W 2021 ROKU

rok 2021	wpływy z biletów [zł]	koszty funkcjonowania transportu zbiorowego [zł]	rentowność
styczeń	157 707	689 215	23%
luty	138 266	733 010	19%
marzec	120 073	808 928	15%
kwiecień	97 878	693 608	14%
maj	138 308	745 547	19%
czerwiec	142 509	790 811	18%
lipiec	130 440	761 180	17%
sierpień	131 354	756 400	17%
wrzesień	176 308	915 534	19%
	1 232 843	6 894 233	18%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z MZK Nysa

W roku 2021 w okresie od stycznia do września łączne wpływy ze sprzedanych biletów wyniosły 1 232 843 zł. Koszty funkcjonowania transportu zbiorowego w tym samym czasie wyniosły 6 894 233 zł. Oznacza to, że w roku 2021 rentowność linii publicznego transportu zbiorowego w Nysie wyniosła 18 %. Najwyższy wskaźnik odnotowano w miesiącach styczniu – 23 % rentowności, najniższy – 14 % w miesiącu kwietniu.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Nysa i Otmuchów

4.1. Prognoza ruchu w wariantach pasywnym i aktywnym

Głównymi czynnikami zachęcającymi pasażerów do zmiany swoich zachowań komunikacyjnych i częstszego wyboru transportu publicznego należą:

- zwiększanie częstotliwości kursowania linii lub tworzenie nowych linii na ciągach, które cieszą największą popularnością wśród pasażerów. Należy tutaj zaznaczyć, że nowy rozkład obowiązujący od roku 2019 spowodował, że na liniach 2, 4, 6, 7 oraz 8 zostały uruchomione dodatkowe kursy i wydłużone zostały godziny funkcjonowania linii.

- integracja różnych środków transportu (np. rozkładowe skomunikowania autobusów MZK z pojazdami innych przewoźników, a także kolei. Obecny rozkład jazdy jest głównie dostosowany do szkół i urzędów co powoduje, że może występować trudność w dodatkowym skomunikowaniu z koleją. Dlatego też należy rozważyć nową linię, która połączy główne punkty przesiadkowe miasta z centrum przesiadkowym (proponycja nowej linii w dalszej części Planu),
- wprowadzanie atrakcyjnej i zintegrowanej taryfy przewozowej,
- nowoczesna informacja pasażerska, zarówno na przystankach jak i w pojazdach,
- dbanie o wysoką dostępność do sieci transportu zbiorowego, także dla osób o ograniczonej mobilności,
- dążenie do sukcesywnej wymiany najbardziej wyeksploatowanego taboru,
- poprawa infrastruktury transportowej (przystanki, perony przystankowe).

Działania te istotnie wpływają na zachęcenie mieszkańców, którzy nie wybierali transportu zbiorowego do swoich codziennych, obligatoryjnych podróży. Wszystkie wymienione wyżej aspekty mają kluczowy wpływ na wybór środka transportu przez podróżujących.

Kolejnym istotnym czynnikiem jest pewność odbycia podróży, czyli tzw. niezawodność. Osoby korzystające z transportu zbiorowego muszą mieć pewność, że dotrą do celu. Jeżeli ktoś, raz, drugi czy kolejny raz spostrzeże, że zaplanowany w rozkładzie jazdy kurs z jakiegoś powodu nie jest realizowany, szybko się zniechęci do komunikacji miejskiej i trudno będzie go przekonać, aby ponownie do niej wrócił.

Oczywiście część z ww. aspektów jest subiektywna i trudna do zmierzenia. Dla jednej osoby istotny będzie komfort podróży i tabor, którym się porusza, dla drugiej istotniejsza będzie integracja taryfowa. Dlatego też, niezmiernie ważne jest dążenie do podnoszenia jakości świadczonych usług na wszystkich ww. płaszczyznach.

Z uwagi na szeroki zakres kryteriów mających wpływ na podział zadań przewozowych prognozy ruchu wykonano w dwóch wariantach:

- pasywnym, zakładającym utrzymanie obecnie panujących warunków podróży transportem zbiorowym;

- aktywnym, którego główną determinantą jest podnoszenie zarówno wielkości jak i jakości świadczonych usług przewozowych poprzez poprawę dostępności transportu zbiorowego, zwiększanie oferty przewozowej poprzez zwiększanie częstotliwości kursowania, integrację z innymi środkami transportu, integrację taryfowo-biletową oraz poprawę komfortu podróży, w tym utrzymanie dotychczasowych przewozów oraz uruchomienie nowych połączeń o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Miasto Nysa. W wariancie tym przyjmuje się, że priorytetowo zostanie potraktowana kwestia wymiany taboru na pojazdy całkowicie zeroemisyjne (elektryczne) lub niskoemisyjne (hybrydowe lub dieslowe spełniające najwyższe standardy emisji spalin),

Organizator, miasto Nysa będzie podejmował działania w celu realizacji wariantu aktywnego. W okresie obowiązywania Planu prognozuje się, że spadek liczby podróży realizowanych publicznym transportem zbiorowym nie będzie znaczący lub zahamuje się (przy ustabilizowaniu sytuacji związanej z ogólnoswiatową pandemią koronawirusa). Konieczne tutaj będą działania ze strony Miasta w zakresie promocji komunikacji miejskiej na obszarze Planu Transportowego. Wszystkie zmiany i udogodnienia (nowe połączenia, wymiana taboru, poprawa infrastruktury) powinna być odpowiednio nagłaśniana tak, aby mieszkańcy mogli się dowiedzieć, że transport zbiorowy w ich mieście staje się coraz bardziej atrakcyjny.

Nie bez znaczenia jest tutaj także ciągłe uświadamianie mieszkańców i zapozdawanie ich z zaletami wynikającymi z rozwoju zrównoważonego systemu transportu zbiorowego.

Oczywiście wariant aktywny nie będzie możliwy, jeśli nie podejmie się działań zwiększających dostępność do zewnętrznych źródeł finansowania (np. dotacje unijne), które umożliwią np. wymianę taboru autobusowego, poprawę infrastruktury przystankowej. Bez ciągłych działań na rzecz poprawy jakości i dostępności transportu zbiorowego przewiduje się, że będzie realizował się wariant pasywny.

Organizator publicznego transportu zbiorowego w Nysie będzie podejmował działania związane ze zwiększeniem dostępności i bezpośredniości połączeń, w odpowiedzi na zapotrzebowanie mieszkańców, gdy środki finansowe miasta i gminy Nysa oraz gminy Otmuchów będą na to pozwalać.

4.2. Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Obiekty użyteczności publicznej, czyli budynki przeznaczone dla publicznej administracji, oświaty, nauki, szkolnictwa wyższego, kultury, handlu, turystyki, obsługi bankowej, opieki zdrowotnej, gastronomii, turystyki, sportu są bez wątpienia istotnymi i popularnymi generatorami ruchu. Ze względu na funkcje, jakie pełnią wyżej wymienione obiekty, definiuje się naturę realizowanych do nich podróży. Miejsca pracy, czy miejsca, gdzie uczniowie i studenci się uczą generują ruch w cyklu codziennym, przemieszczenie odbywa się o konkretnych porach i po określonym odcinku drogi. Te podróże nazywamy podróżami obligatoryjnymi. Podróże nieregularne w różnych porach przemieszczania się charakteryzują przewozy związane z życiem towarzyskim, kulturą, ochroną zdrowia, zakupami oraz sprawami administracyjnymi. Te podróże nazywamy podróżami fakultatywnymi.

4.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie miasta i gminy Nysa oraz gminy Otmuchów wchodzącej znajdującej się w obszarze niniejszego Planu transportowego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

TABELA 11 URZĘDY I INSTYTUCJE PUBLICZNE W NYSIE

Nazwa	Adres
Urząd Miejski	Kolejowa 15
Urząd Skarbowy	Bogusława Krzywoustego 23
Sąd Rejonowy	Plac Kościelny 6
ZUS	Armii Krajowej 3
Straż Miejska	Kolejowa 15
Urząd Celny	Otmuchowska 50
Powiatowy Urząd Pracy	Słowiańska 19
Prokuratura Rejonowa	Bohaterów Warszawy 32
Starostwo Powiatowe	Stanisława Moniuszki 9-10
Urząd Pocztowy nr 1	Bolesława Krzywoustego 21
Urząd Pocztowy nr 3	Marsz. Józefa Piłsudskiego 31a
Urząd Pocztowy nr 4	22 Stycznia 14

Źródło: opracowanie własne

4.2.2. Placówki oświatowe i naukowe

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych na terenie gminy miasta Nysa.

TABELA 12 PLACÓWKI OŚWIATOWE W NYSIE

Nazwa	Adres
Szkoła Podstawowa nr 3	Krawiecka 6
Szkoła Podstawowa nr 5	Emilii Gierczak 8
Szkoła Podstawowa nr 10	11 listopada 6
Publiczna Szkoła Podstawowa	Domaszkowice 47
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Kawalerów Orderu Uśmiechu	Bohaterów Warszawy 7
Diecezjalna Szkoła Podstawowa w Nysie	św. Piotra 1A
Niepubliczna Szkoła Podstawowa im. J. Kozarzewskiego w Nysie	Kościuszki 9
Publiczna Szkoła Podstawowa nr 11 Specjalna	Grodkowska 54
Publiczna Szkoła Podstawowa z Oddziałami Przedszkolnymi Stowarzyszenia Rozwoju i Odnowy Wsi Domaszkowice	Nysa 47
Sportowa Szkoła Podstawowa im. Powstańców Śląskich w Nysie	Bramy Grodkowskiej 4

Nazwa	Adres
Szkoła Podstawowa im. gen. Józefa Wybickiego	Nyska 11
Szkoła Podstawowa im. Gustawa Morcinka w Lipowej z Oddziałem Przedszkolnym	Nysa 83
Szkoła Podstawowa w Kopernikach	Koperniki 16A
Szkoła Podstawowa w Przełęku	Nysa 15
Szkoła Podstawowa Mistrzostwa Sportowego w Nysie	Bramy Grodkowskiej 4
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	Grodzka 19
Wyższa Szkoła Teologiczno - Humanistyczna p.k. Nysa	Poznańska 1
Technikum nr 1	Władysława Orkana 6
Technikum nr 3	Plac Władysława Sikorskiego 1
Zespół Szkół Sportowych	Bramy Grodkowskiej 4
Zespół Szkół i Placówek Oświatowych	Rodziejczówny 1
I LO Carolinum	Jana III Sobieskiego 2
Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 3	Fryderyka Szopena 4
Technikum Uzupełniające Dla Dorosłych	Kościuszki 4
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	Armii Krajowej 7
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	Obrońców Tobruku 5
Wyższa Szkoła Zawodowa	Kornela Ujejskiego 12
Europejskie Centrum Kształcenia PASCAL	Wrocławska 11

Źródło: opracowanie własne

4.2.3. Pozostałe obiekty będące generatorem ruchu

Poniższa tabela przedstawia spis pozostałych obiektów będących generatorami ruchu Nysie.

TABELA 13 POZOSTAŁE OBIEKTY BĄDĄCE GENERATORAMI RUCHU W NYSIE

Nazwa	Adres
Szpital Miejski ZOZ	Bohaterów Warszawy 23
Parafia św. Jakuba Starszego Apostoła i św. Agnieszki Panny Męczennicy	Plac Katedralny
Parafia św. Franciszka z Asyżu	Bramy Grodkowskiej 5
Parafia św. Jana Chrzciciela i św. Mikołaja	Księdza Piotra Ściegiennego 5
Parafia św. ap. Piotra i Pawła	Bracka 18
Parafia św. Dominika	Bartosza Głowackiego 12
Parafia św. Elżbiety Węgierskiej	Aleja Wojska Polskiego 31
Parafia Matki Boskiej Bolesnej	Rodziejczówny 3
Zbór Zielonoświątkowy	Daniela Chodowieckiego 2
Państwowa Szkoła Muzyczna I i II st.im. Witolda Lutosławskiego	Rynek Solny 2
Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna	Sukiennicza 2
Kazamaty Jazz Club& Restaurant	Piastowska 19
Impresja	Rynek
Ognisko Artystyczne	Grodzka 19

Nazwa	Adres
Muzeum w Nysie	Biskupa Jarosława 11
HALA Sportowa PWSZ	Otmuchowska
Fabryka – klub studencki	Mariacka 16C
Parys – siłownia	Józefa Poniatowskiego 3
Szpula – klub muzyczny	Aleja Józefa Lompy 3
Biedronka	Raławicka 8
Biedronka	Karola Miarki 8
Biedronka	Prusa 9A
Biedronka	Wincentego Kadłubka 5
Biedronka	Klilińskiego 2
Lidl	Józefa Piłsudskiego 7
Castorama	Krasińskiego 31
Vendo Park Nysa	Józefa Piłsudskiego 41

Źródło: opracowanie własne

4.3. Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców Gminy Nysa oraz Otmuchów w zależności od czasu ich występowania

4.3.1. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Biorąc pod uwagę cały tydzień, potrzeby transportowe mieszkańców Nysy i Otmuchowa są odmienne w zależności od dnia tygodnia. Dni powszednie, od poniedziałku do piątku charakteryzują się dużo większą ruchliwością mieszkańców. W tych dniach mieszkańcy jeżdżą ze swoich domów do obiektów, gdzie podejmują pracę czy naukę. Te podróże są podróżami obligatoryjnymi, które są wykonywane codziennie i o podobnych porach dniach. Te podróże są charakteryzują się pewnego rodzaju masowością, ponieważ godziny rozpoczęcia pracy czy jej zakończenia występują o podobnych porach czy godziny zajęć w szkołach i uczelniach.

W weekendy, a więc w soboty, niedziele i dni świąteczne potrzeby przewozowe są mniejsze oraz zupełnie inne. W te dni zdecydowanie mniej osób pracuje oraz nie odbywają się zajęcia w szkołach. W zdecydowanej większości przypadków, podróże, które się w te dni odbywają to podróże fakultatywne. Nie obserwuje się wówczas już masowych przewozów, skumulowanych w konkretnych godzinach. Podróże te są bardziej rozłożone na różne godziny w ciągu dnia. Głównymi celami podróży w tych dniach są obiekty handlu, rozrywki, a w dni

świąteczne również miejsca kultu religijnego. Nie bez znaczenia tutaj są także osoby, które w dni powszednie podejmują naukę w stolicy województwa opolskiego – Opolu. Zazwyczaj w niedzielne popołudnia i wieczory studenci i pracownicy wyjeżdżają właśnie w celu podjęcia nauki w innych miastach niż Nysa czy Otmuchów.

Należy w taki sposób dostosowywać ofertę przewozową, aby mimo tych niestandardowych potoków podróży i mniej przewidywalnych, ale jednak kształtujących się w pewne trendy i kierunki, dać mieszkańcom możliwość skorzystania z transportu zbiorowego. Możliwość przejazdu autobusem w mniej oczywistych godzinach wpływa na zwiększenie zaufania do transportu zbiorowego i w przyszłości może zaowocować kolejnymi decyzjami o wyborze autobusu jako głównego środka transportu.

4.3.2. Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Tak, jak poszczególne dni tygodnia charakteryzują się odmiennością w potrzebach przewozowych, tak też w poszczególnych godzinach i porach dnia można obserwować różne zainteresowanie mieszkańców podróżami.

W związku z tym, że w dni powszednie, od poniedziałku do piątku, podróże wykonywane są głównie ze względu na pracę i naukę można wyróżnić dwa szczyty przewozowe – poranny oraz popołudniowy. W godzinach porannych i popołudniowych obserwuje się najwięcej osób, które wykonują podróże. Pomiedzy nimi, można także zaobserwować tzw. międzyszczyt, kiedy zapotrzebowanie na usługi transportowe jest mniejsze oraz wieczorny okres po popołudniowym szczycie komunikacyjnej, podczas którego również spada popyt.

Analizując dni weekendowe, tj. soboty i niedziele nie widać wyraźnych szczytów komunikacyjnych. Podróże są bardziej rozłożone równomiernie. Oznacza to, że nie ma potrzeby tworzenia w wybranych godzinach szczytów komunikacyjnych, jak to ma miejsce w dni powszednie, jednak należy stworzyć w miarę atrakcyjną ofertę w godzinach, kiedy mieszkańcy się przemieszczają. W weekendy z samego rana ruch jest mniejszy niż w godzinach przedpołudniowych oraz popołudniowych. Dlatego też ważne jest, aby weekendowa oferta przewozowa była dostosowana do godzin podróży mieszkańców.

4.4. Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

W trakcie przystępowania do prac związanych z projektowaniem i budową infrastruktury przeznaczonej dla transportu, niezbędnym jest uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej mobilności ruchowej. W sposób szczególny należy wziąć pod uwagę rejony, gdzie ruch np. osób niepełnosprawnych jest większy tj. szpitale czy przychodnie. Należy przeanalizować na ile to możliwe, które obiekty i rejony są celami podróży osób o ograniczonej mobilności. Pamiętać należy, że osoby te, również korzystają z innych obiektów użyteczności publicznej czy innych instytucji publicznych.

Podczas projektowania nowej infrastruktury, w sposób szczególny należy podejmować poniższe działania:

- wyznaczać przystanki transportu zbiorowego w możliwie bliskim sąsiedztwie źródeł i celów podróży,
- dbać o ciągi piesze i możliwość dojścia do przystanków transportu zbiorowego,
- likwidowanie barier znajdujących się na drodze dojścia do przystanków transportu zbiorowego,
- dostosowywanie wysokości peronów przystankowych do wysokości podłogi pojazdów, które kursują w ramach komunikacji miejskiej,
- dążenie do optymalnego pokrycia siecią transportu zbiorowego (trasy i przystanki) terenu gminy,
- ułatwienie dojazdu pojazdów do krawędzi peronów przystankowych poprzez stosowanie ich nowoczesnych konstrukcji (np. specjalnie profilowane krawężniki),
- przystosowanie taboru dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej (szczegóły w dalszej części planu)

4.5. Podsumowanie

Na obszarze niniejszego Planu Transportowego, miasto Nysa stanowi centrum społeczno – gospodarcze omawianego regionu. Rola miasta Nysa będzie sukcesywnie rosła. W najbliższych latach prognozuje się utrzymanie tego trendu. Wraz z obserwowanym rozwojem miasta, rosną również potrzeby

przewozowe zarówno do jak i z miasta, a także podróże odbywające się wewnątrz samego miasta. W związku z tym prognozuje się, że dalej będzie obserwowane zagęszczanie ruchu przede wszystkim w rejonie centrum miasta. Należy dążyć do jak najlepszego zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców. Organizator musi stale obserwować potrzeby oraz zachowania komunikacyjne mieszkańców, w celu takiego kształtowania oferty przewozowej, aby minimalizować zwiększanie się ruchu samochodowego. Pozwoli to na zatrzymanie obecnych pasażerów transportu zbiorowego oraz umożliwi pozyskanie nowych.

Priorytetowo należy potraktować kwestię wymiany już mocno wyeksploatowanego taboru na nowy i zeroemisyjny. Należy dostosować ofertę przewozową do występujących potrzeb i zwiększyć częstotliwość kursowania, szczególnie w godzinach wieczornych i weekendowych, aby ciągle polepszać odbiór i wizerunek transportu zbiorowego wśród mieszkańców. Należy również rozważyć zwiększenia liczby kursów w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego oraz uruchomienie nowej linii, która łączyłaby najważniejsze punktu przesiadkowe w mieście i dawała możliwość przesiadek na linie już istniejące. Wraz z przeorganizowaniem Strefy Płatnego Parkowania (poprzez rozważenie podniesienia opłat, stworzenia zieleni miejskiej, skwerów dla mieszkańców) należy pamiętać o podnoszeniu jakości i atrakcyjności transportu zbiorowego w kontekście alternatywy do komunikacji indywidualnej. Należy tutaj także pamiętać o rozbudowie infrastruktury rowerowej, która także stanowić może i powinna atrakcyjną alternatywę dla podróży samochodem.

5. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej została wyznaczona z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Uwzględnia oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem różnych środków transportu, równocześnie promując przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne pojazdy.

Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej obejmuje wybrane odcinki dróg publicznych, po których kursują linie użyteczności publicznej określone w niniejszym planie i przystanki położone na sieci linii użyteczności publicznej.

System publicznego transportu zbiorowego na terenie Gmin Nysa i Otmuchów funkcjonował będzie na podstawie następujących zasad:

- na terenie Nysy oraz gminy Otmuchów, z którą gmina miasto Nysa zawarło porozumienie międzygminne zostaną utrzymane dotychczas funkcjonujące linie autobusowe, których organizatorem jest Miasto Nysa, ich trasy oraz rozkład jazdy będzie aktualizowany i zmieniany w miarę możliwości finansowych oraz potrzeb przewozowych,
- planowanie oferty przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie się odbywało na podstawie potrzeb przewozowych mieszkańców,
- uruchomienie nowych linii transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej będzie możliwe, gdy warunki finansowe gminy miasta Nysa oraz gminy Otmuchów, będą pozwalały na pokrycie kosztów ich funkcjonowania.

Obecna sieć komunikacyjna nie wymaga zmian co do tras linii transportu zbiorowego. Poszczególne części miasta Nysa są dobrze skomunikowane. Proponuje się natomiast zwiększenie częstotliwości kursowania oraz wydłużenie godzin funkcjonowania poszczególnych linii w dni powszednie oraz w weekendy. Należy zwiększyć ofertę przewozową pomiędzy Nysa a Otmuchowem. Należy także przeanalizować możliwość dostosowania godzin odjazdów autobusów do przyjazdów i odjazdów pociągów z dworca kolejowego. Należy także wziąć pod uwagę możliwość przesiadki pomiędzy istniejącymi liniami MZK, w szczególności tymi, które charakteryzują się niską częstotliwością kursowania.

W przyszłości, gdy zajdzie potrzeba uruchomienia nowych linii międzygminnych jest to możliwe w przypadku, gdy Organizator bezpośrednio zawrze umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku określonym w art. 22 ust. 1 pkt 4 (podmiot wewnętrzny). Linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej nie muszą być ujęte w planie transportowym (art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym

transportie zbiorowym). Podstawą realizowania takich przewozów będą porozumienia międzygminne regulujące istotne elementy związane z uruchomieniem takich linii.

5.1. Linie autobusowe

System publicznego transportu zbiorowego, którego Organizatorem jest Gmina Miasto Nysa, będzie tworzony w oparciu o zasadę komplementarności z usługami publicznymi organizowanymi przez inne jednostki samorządu terytorialnego, w tym przede wszystkim Województwo opolskie oraz Powiat Nyski.

Podejmowane działania będą zmierzać do uzyskania efektu skali i w możliwie największym stopniu integracji poszczególnych podsystemów transportowych, w celu stworzenia kompleksowej oferty dla pasażerów.

W przypadku sprzyjającej sytuacji gospodarczej i zahamowaniu sytuacji pandemii wirusa COVID19, Organizator transportu zbiorowego samodzielnie lub w porozumieniu z Gminami, po których planowany jest przebieg linii transportu o charakterze użyteczności publicznej może uruchomić nowe linie komunikacyjne.

Decyzje o uruchomienie nowych linii komunikacyjnych muszą być poparte szczegółowym rozeznaniem zapotrzebowania na przewozy transportem zbiorowym, a także możliwościami finansowymi gminy miasta Nysa i gminy Otmuchów.

Plan transportowy zakłada, że w okresie jego realizacji będą prowadzone obserwacje napełnień autobusów. Jeżeli zachodzić będzie konieczność dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów, w uzasadnionych przypadkach, może nastąpić modyfikacja tras przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych, uruchomienie linii w skróconej bądź wydłużonej relacji, nie uruchamianie linii lub zaprzestanie świadczenia usług.

W ramach podnoszenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, zaleca się, aby w miarę posiadanych środków finansowych uruchomić nową linię autobusową.

Linia ta w swoich założeniach, ma łączyć jak najwięcej istotnych punktów w mieście (przychodnie, szkoły, urząd miejski, starostwo powiatowe oraz urząd pracy. Nowa linia połączy największe dzielnice Nysy: Radoszyn, Zawodzie, Podzamcze (z Aleją WP), Śródmieście, Średnia Wieś, Górna Wieś, Nysa Południe, Osiedle Rodziewiczówny z Sudecką.

Linia umożliwi przesiadki na wszystkie inne linie autobusowe w różnych punktach miasta (Prudnicka - Moniuszki - Szopena - Piastowska - Kolejowa - Kilińskiego - Ujejskiego - Słowiańska - Podzamcze - Mickiewicza).

Zaleca się, aby linia kursowała ze stałą i cykliczną częstotliwością.

Możliwe jest rozdzielenie linii na dwie osobne linie. Jedna linia kursowałaby po północnej części miasta, druga po części południowej. Wówczas należy skomunikować ich rozkłady w rejonie centrum przesiadkowego, aby umożliwić dogodne przesiadki.

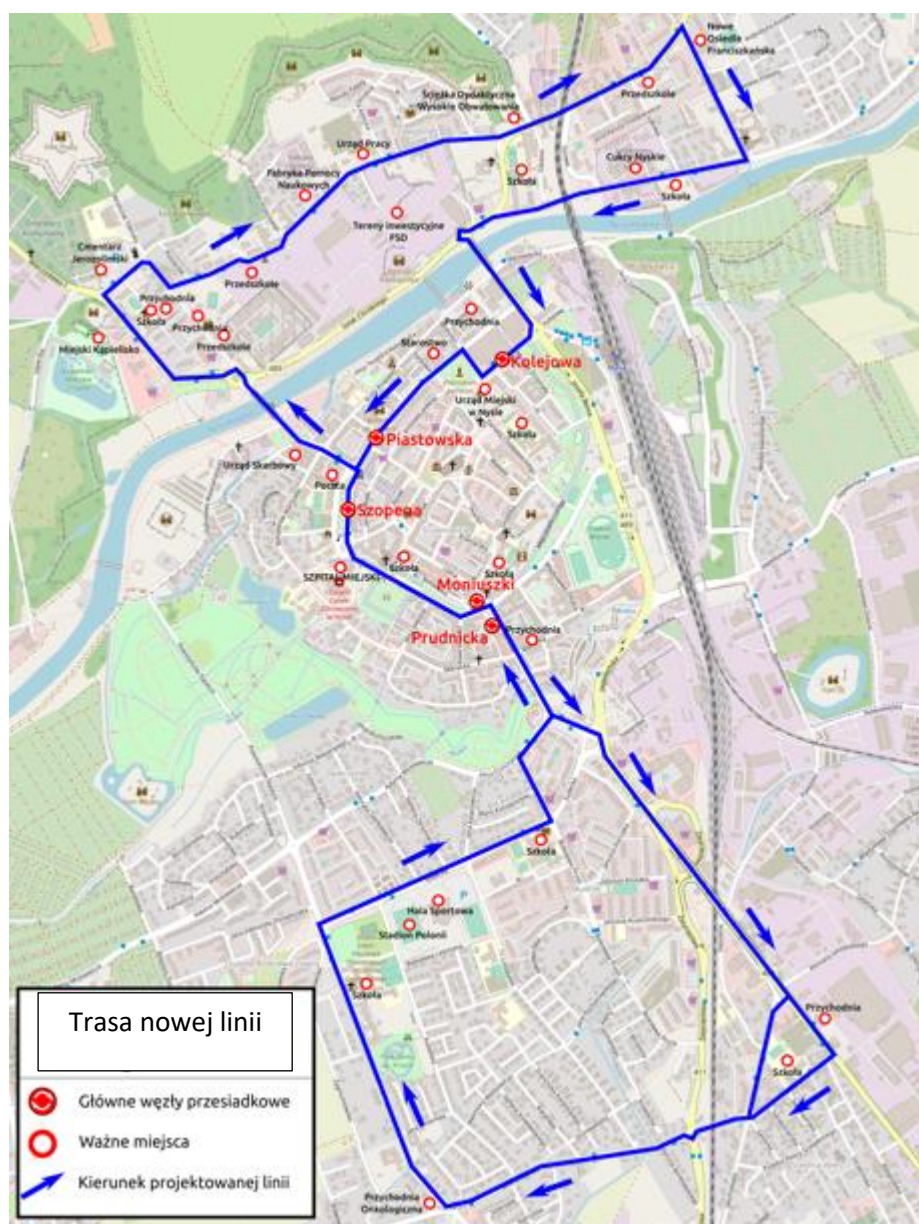
Proponuje się uruchomienie linii, która obsługiwałaby następujące przystanki:

- Piłsudskiego Przychodnia
- Głuchołaska
- Długosza Krawiecka
- Długosza
- Długosza Górna Wieś
- Rodziewiczówny
- Sudecka Rolnik
- Sudecka Gimnazjum
- Mickiewicza Skrzyżowanie
- Moniuszki
- Szopena Św. Piotra
- Krzywoustego
- Plac Kilińskiego
- Ujejskiego Szkoła
- Eichendorffa
- Poniatowskiego
- Słowiańska FPN
- Słowiańska UP
- Grodkowska Podzamcze
- Franciszkańska (nowy przystanek)
- Aleja WP 1 (cukry nyskie)
- Bramy Grodkowskiej
- Kolejowa

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin Nysa i Otmuchów.

- Piastowska Bank
- Szopena Poczta
- Gierczak
- Prudnicka
- Piłsudskiego Polmozbyt
- Piłsudskiego Wiadukt
- Piłsudskiego Lodowisko

Na kolejnym rysunku przedstawiono schemat proponowanej linii.



RYСУNEK 5.1 SCHEMAT PROPONOWANEJ NOWEJ LINII

Dążąc do ciągłego podnoszenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego należy rozważyć możliwość wprowadzenia bezpłatnego transportu zbiorowego na terenie objętym niniejszym Planem. Biorąc pod uwagę, że roczne wpływy ze sprzedanych biletów oscylują na poziomie ok. 2 mln złotych, opcja bezpłatnego transportu zbiorowego jest ideą do rozważenia.

Miasto musi się liczyć z tym, że do budżetu nie wpłyną środki z tytułu sprzedanych biletów. Jednak również miasto nie będzie ponosiło kosztów druku i dystrybucji biletów, kosztów kontroli biletów i uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów oraz kosztów windykacji.

Działanie to ma oczywiście bardzo dużo zalet. Bezspornie największym plusem będzie zachęcenie mieszkańców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Jeśli będzie on nieodpłatny, więcej mieszkańców zdecyduje się na podróż autobusem. Sugerowana podwyżka opłat za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania idealnie współgra z ideą bezpłatnego transportu zbiorowego. Miasto będzie mogło promować swój transport zbiorowy jako ekologiczną alternatywę do transportu indywidualnego. W zamian za wyższe opłaty w strefie miasto umożliwia dojazd bezpłatnym autobusem.

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego. Co za tym idzie, zmniejszeniu ulegnie hałas komunikacyjny oraz emisja zanieczyszczeń do atmosfery. Zwiększy również mobilność mieszkańców, szczególnie starszych, którzy jeszcze muszą wносить opłaty za przejazd autobusem.

Idea bezpłatnej komunikacji miejskiej została już wprowadzona w takich miastach jak Goleniów, Gostyń, Polkowice, Lubin, Bełchatów, Żory. Wszystkie te miasta, podobnie jak Nysa, są jednostkami z kilkudziesięcioma tysiącami mieszkańców.

5.2. Węzły przesiadkowe

Węzeł przesiadkowy jest miejscem, gdzie pasażerowie mogą dokonać przesiadki pomiędzy liniami komunikacji miejskiej lub nawet pomiędzy różnymi środkami transportu np. pomiędzy koleją a autobusami. Typowymi i podstawowymi węzłami przesiadkowymi są dworce kolejowe, dworce autobusowe komunikacji dalekobieżnej wraz z przystankami lub zespołami przystanków komunikacji

miejskiej. Obiekty te umożliwiają sprawne przesiadanie się pomiędzy pojazdami.

Najbardziej pożądanymi przez pasażerów węzłami przesiadkowymi są te, które odseparowane są od ruchu samochodów indywidualnych. Dzięki temu istotnie wzrasta bezpieczeństwo pasażerów, którzy w trakcie przesiadki nie muszą zwracać uwagi na inne pojazdy niż te, które kursują w ramach transportu zbiorowego.

Niestety w wielu przypadkach, szczególnie w miastach, zabudowa uniemożliwia wydzielenie dużego obszaru, który dostępny byłby tylko dla pojazdów transportu zbiorowego. Wówczas węzły przesiadkowe lokalizuje się w obrębie dużych skrzyżowań, gdzie przystanki najczęściej zlokalizowane są różnych wlotach czy wylotach skrzyżowania. Tutaj nie bez znaczenia jest fakt koordynacji rozkładów jazdy, o czym wspomniano w niniejszym planie, szczególnie w przypadku różnych gałęzi transportu. W przypadku długiego oczekiwania na przesiadkę, węzeł przesiadkowy nie będzie spełniał swojej roli i nie będzie chętnie wybierany przez pasażerów.

W Nysie ruszyła właśnie budowa nowego centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego i dworca autobusowego. Inwestycja prowadzona jest przez powiat nyski i obejmuje przebudowę budynków i terenu zlokalizowanego przy dworcu kolejowym i autobusowym. Dzięki temu, co było rekomendowane w poprzedniej wersji planu transportowego, miasto zyska nowoczesny i przyjazny pasażerom obiekt, w miejsce obecnie funkcjonującego węzła jeszcze z lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Dzięki inwestycji zintegrowane ze sobą zostaną nyska komunikacja miejska z transportem autobusowym dalekobieżnym oraz transportem kolejowym.

Z punktu widzenia pasażera, można dyskutować czy lokalizacja centrum przesiadkowego jest właściwa. Owszem, inwestycja spowoduje, że autobusy regionalne i miejskie będą korzystać z jednego miejsca, jednocześnie znajdując się niedaleko stacji kolejowej. Centrum przesiadkowe ułatwi również stworzenie koordynacji pomiędzy poszczególnymi liniami nyskiej komunikacji miejskiej, a także umożliwi ich synchronizację z rozkładami komunikacji dalekobieżnej autobusowej oraz kolejowej. Analizując jednak obecne potoki pasażerskie należy uznać, że lokalizacja budowanego centrum przesiadkowego nie jest do

końca właściwa. Nie tam bowiem mieszkańcy dokonują największej liczby przesiadek. W chwili obecnej przystankami, które charakteryzują się największą przesiadkowością są: Szopena (główne centrum przesiadkowe), Moniuszki/Prudnicka, Kolejowa czy Emilii Gierczak.

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Głównym celem funkcjonowania transportu zbiorowego jest jak najlepsze zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców danego obszaru tj. gminy, powiatu, województwa czy kraju.

Zaletą publicznego transportu zbiorowego jest jego funkcjonowanie nawet w godzinach oraz dniach, kiedy popyt na jego usługi jest stosunkowo mały. W związku z tym, funkcjonowanie transportu zbiorowego wiąże się najczęściej z powstawaniem deficytu finansowego, który spowodowany jest nadwyżką kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej nad przychodami.

W związku z tym gmina Nysa będzie podejmować działania zmierzające do zmniejszania deficytu oraz podnoszenia efektywności ekonomicznej funkcjonujących połączeń komunikacji miejskiej w ramach ich publicznego dostępu.

Gmina Nysa rozważy i przeanalizuje dostępną obecnie ofertę przewozową pod kątem możliwości i zasadności jej zwiększenia w godzinach i dniach, kiedy jest zbyt mocno ograniczona. Działanie to powinno zwiększyć atrakcyjność i popularność wśród mieszkańców komunikacji miejskiej.

Rekomenduje się przeprowadzania okresowych badań napełnień pojazdów transportu zbiorowego oraz równoległe z nimi analiz rentowności poszczególnych linii autobusowych.

Zakłada się, że do głównych źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, dla których gmina Nysa jest Organizatorem należą:

- środki własne gminy Nysa;
- środki przekazywane gminie Nysa na podstawie zapisu porozumienia międzygminnego zawartego z gminą Otmuchów lub w przyszłości z innymi gminami,
- środki z budżetu państwa w ramach różnego rodzaju dotacji,
- wpływy z biletów (w przypadku pozostania przy odpłatnej komunikacji miejskiej),
- inne środki (np. fundusze unijne).

Zgodnie z umową przewozową za wykonanie zadań będących przedmiotem umowy, spółce MZK Nysa przysługuje rekompensata. Jej wartość nie może przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia części kosztów związanych z wykonywaniem usług przewozowych świadczonych na podstawie umowy przewozowej, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów i rozsądnego zysku.

Zaleca się kontynuowanie zapisów umowy przewozowej dotyczących rekompensaty, pomiędzy Organizatorem a Operatorem, biorąc jednak pod uwagę możliwość aneksowania wysokości rekompensaty z tytułu zmian gospodarczych niezależnych od Organizatora ani Operatora.

Rekompensata jest audytowana w okresach rocznych pod kątem zgodności z umową przewozową oraz z przepisami Rozporządzenia WE nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzeniem Rady (EWG) nr I 1916/69 i (EWG) nr 1107/70.

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Ze względu na światową pandemię koronawirusa (aktualnie rok 2021) niemożliwe jest przeprowadzenie aktualnych badań preferencji wyboru środków transportu przez mieszkańców regionu objętego Planem transportowym. Nieprzewidywalność w codziennych podróżach, formy pracy w zakładach pracy czy nauki w szkołach i na uczelniach, uniemożliwia

przeprowadzenie badań oraz uzyskanie wiarygodnych danych dotyczących codziennych zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

W sytuacji zakończenia lub zdecydowanego ograniczenia skutków trwającej pandemii, Organizator podejmie działania, mające na celu umożliwienie i przeprowadzenie badań wśród mieszkańców, aby monitorować aktualne zapotrzebowanie na usługi transportu publicznego.

Niezależnie od trwającej pandemii, ogólnopolski trend, ale przede wszystkim ogólnopolski trend jaki wyłania się z obserwacji ruchu drogowego w polskich miastach, to taki, że ruch samochodowy sukcesywnie wzrasta. Tym bardziej w obecnej sytuacji, kiedy część osób pracuje jeszcze w trybie zdalnym, mniejsze natężenie ruchu na ulicach powoduje, że część osób, które korzystały z transportu zbiorowego, aktualnie wybierają transport indywidualny. To niebezpieczny trend, który należy zahamować.

Słabą stroną obecnie funkcjonującego transportu zbiorowego na terenie objętym niniejszym Planem Transportowym jest brak powiązania komunikacji miejskiej z transportem drogowym dalekobieżnym oraz transportem kolejowym. Konieczność powiązania komunikacji miejskiej z transportem wyjeżdżającym poza obszar Planu jest konieczne w celu odbudowy zaufania do komunikacji miejskiej oraz pozyskania nowych pasażerów. Nie można wyłącznie patrzeć na komunikację miejską wewnątrz gminy Nysa, ale także szerzej – na powiat nyski czy województwo opolskie. Przewoźnicy drogowi i kolejowi operują przecież pomiędzy miejscowościami w obrębie powiatu nyskiego. Jednak ani oferta biletowa, ani odjazdy konkretnych autobusów czy pociągów nie są zsynchronizowane z komunikacją miejską w Nysie.

Poniżej zdiagnozowano działania, które należy podjąć w celu zwiększania atrakcyjności transportu zbiorowego:

- Należy dołożyć wszelkich starań, aby w jak najszybszym czasie wymienić obecny tabor na pojazdy całkowicie zeroemisyjne lub niskoemisyjne – hybrydowe czy dieslowe, ale spełniające najwyższe standardy emisji spalin. Działania te są niezbędne w celu zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.

- współpraca pomiędzy przewoźnikami drogowymi i kolejowymi w celu kształtowania wspólnej oferty przewozowej oraz wspólnej taryfy przewozowej,
- poprawa oferty przewozowej pomiędzy gminami objętymi niniejszym Planem Transportowym, ale także w przyszłości innymi gminami ościennymi dla gminy Nysa,
- poprawa oferty przewozowej w godzinach wieczornych oraz w weekendy,
- rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej, zarówno w pojazdach jak i na przystankach,
- ciągłe monitorowanie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego i w przypadku powstania nowych generatorów ruchu modyfikacja obecnej oferty komunikacji miejskiej i układu tras do występujących potrzeb,
- dalszy rozwój kanałów dystrybucji biletów – aplikacje mobilne, nowe automaty biletowe,
- rozważenie modyfikacji taryfy biletowej pod kątem wprowadzenia biletów czasowych – m. in. krótkookresowych np. 20 min,
- kontrola usług przewozowych – w szczególności realizacji usługi przewozowej oraz punktualności kursowania,
- uświadamianie mieszkańców pod kątem atrakcyjności korzystania z transportu zbiorowego.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

Definicja organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określona w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. To właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Prezydent miasta Nysa jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich (gminnych) przewozach pasażerskich, która obejmuje linie komunikacyjne na terenie miasta Nysa oraz wybrane, poszczególne linie na obszarze gminy Otmuchów, która zawarła z miastem Nysa stosowne porozumienie międzygminne. Porozumienie to zostało zawarte również w oparciu o zapisy Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t: Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.), gdzie

wskazano, iż gminy mogą zawierać porozumienia międzygminne w sprawie powierzenia jednej z nich określonych przez nie zadań publicznych.

Gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania. Do zadań organizatora należy między innymi planowanie, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego Gminie Miasto Nysa przekazane zostały zadania w zakresie obsługi linii komunikacyjnych na terenie również gminy Otmuchów.

8.1. Realizacja funkcji organizatorskich

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje na czym polega organizowanie publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem jest Gmina Nysa. Zadania organizatora w imieniu gminy wykonuje Prezydent Miasta Nysy, do którego zadań należy m.in.:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,
- ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,

- określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych, dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984r. – Prawo przewozowe (j.t: Dz. U. z 2015 r. poz.915 z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 informacje.

8.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa sposób wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją zawartą w wyżej wspomnianej ustawie, operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że operator publicznego transportu zbiorowego może zostać wybrany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnie z Ustawą z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2164, z późn.zm.), albo
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2016 r. poz. 113, z późn. zm.), albo
- w trybach bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo tzw. Podmiotowi wewnętrznemu, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołanego do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli 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, lub
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo jeśli 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 zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.
- zgodnie z ostatnimi orzeczeniami TSUE nie rekomenduje się zawierania w trybie bezpośrednim umów na świadczenie usług w zakresie transportu autobusowego. Ewentualnym rozwiązaniem, które można zastosować jest tryb in house w ramach PZP.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może obejmować okres nie dłuższy niż 10 lat. Wieloletnia umowa umożliwia Operatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację działań inwestycyjnych, zmierzających m.in. do poprawy jakości taboru oraz jakości świadczonych usług.

Umowa w sprawie powierzenia przez gminę Nysa wykonywania świadczenia usług w zakresie pasażerskiego lokalnego transportu zbiorowego została zawarta 1 czerwca 2016 roku z Miejskim Zakładem Komunikacji Spółka z o.o. w Nysie na okres od dnia 1 lipca 2016 roku do dnia 31 grudnia 2025 roku.

9. Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

9.1. Informacje ogólne

Ciągłe zwiększanie dostępności do publicznego transportu zbiorowego, do infrastruktury przystankowej, szczególnie dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej, czytelny układ komunikacyjny dostosowany do aktualnych potrzeb przewozowych czy wreszcie troska o środowisko naturalne to pożądany standard w przewozach przez użytkowników transportu zbiorowego, który dzięki ciągłemu podnoszeniu jakości może zachęcić kolejnych mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej.

9.2. Realizacja postulatów przewozowych

Dzięki swoim działaniom miasto Nysa, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, nieustannie dąży zarówno na etapie organizowania, jak i na etapie zarządzania, do zapewnienia możliwie najwyższego standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i najbardziej odpowiadającego oczekiwaniom mieszkańców miasta Nysa.

Planuje się podejmowane działań mających na celu wzrost zaufania społecznego do usług komunikacji miejskiej przede wszystkim dzięki systematycznemu podnoszeniu ich jakości.

W poniższej tabeli zostały przedstawione działania, które planuje zrealizować miasto Nysa w celu podwyższania standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej poprzez wzrost jakości wyrażony realizacją postulatów przewozowych, czyli dostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb obecnych i potencjalnych pasażerów.

TABELA 14 DZIAŁANIA PODEJMOWANE PRZEZ MIASTO NYSE W CELU PODNOSZENIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Częstotliwość kursowania	Zapewnienie podaży usług komunikacji użyteczności publicznej w zakresie częstotliwości odpowiadającej popytowi na te usługi. Ze szczególnym uwzględnieniem godzin wieczornych oraz weekendowych.
Połączenia bezpośrednie	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach. Zachowanie linii kursujących z jednej części miasta przez centrum do innej dzielnicy bez konieczności dokonywania przesiadek. W przypadku, gdy postulat bezpośredniości, z przesłanek ekonomicznych, nie może być zapewniony – zapewnienie dogodnego systemu przesiadkowego, najlepiej na odpowiednio przystosowanych do tego celu centrach przesiadkowych.
Dostępność do publicznego transportu zbiorowego	Wzrost dostępności do publicznego transportu zbiorowego poprzez modernizację oraz rozbudowę infrastruktury transportowej dedykowanej w szczególności dla publicznego transportu zbiorowego. Eliminacja barier na drodze dojścia do/z przystanków, np. niedostatecznej liczby przejść dla pieszych. Obejmowanie usługami publicznego transportu zbiorowego nowopowstających skupisk ludności i generatorów ruchu.
Niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowe, nieawaryjne.
Punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie ilości odjazdów przed czasem i po czasie poprzez kontrolę jakości świadczonych usług przewozowych.
Komfort podróży	Poprawa standardu infrastruktury przystankowej w celu stworzenia warunków umożliwiających komfortowe i bezpieczne oczekiwanie na przystankach poprzez instalację wiat i miejsc siedzących na wybranych przystankach komunikacyjnych oraz objęcie przystanków komunikacyjnych systemem monitoringu miejskiego oraz systemu ITS, w tym system dynamicznej informacji pasażerskiej. Priorytetowo zostanie potraktowana poprawa standardu taboru poprzez jak najszybszą wymianę na tabor nowy, zeroemisyjny lub niskoemisyjny.

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Koszty	Dostosowanie opłat taryfowych do realnych potrzeb pasażerów.
Prędkość przejazdu	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej poprzez stosowanie priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego.

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w przewozach pasażerskich należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób o ograniczonej mobilności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego,
- zwiększanie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej.

9.3. Standard usług a ochrona środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Ciągły wzrost udziału komunikacji indywidualnej w globalnej liczbie podróży przyczynia się do wzrostu zanieczyszczenia powietrza.

Z badań epidemiologicznych prowadzonych w aglomeracji górnośląskiej wynika, iż wzrost stężenia zanieczyszczeń pyłowych PM₁₀ o 10 µg/m³ powoduje kilkuprocentowy wzrost zachorowań na choroby górnych dróg układu oddechowego, w tym astmy. W skład frakcji pyłu PM₁₀ wchodzi frakcja o średnicy ziaren poniżej 2,5 µm (pył zawieszony PM_{2,5}). Według najnowszych raportów Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) frakcja PM_{2,5} uważana jest za wywołującą poważne konsekwencje zdrowotne, ponieważ ziarna o tak niewielkich średnicach mają zdolność łatwego wnikania do pęcherzyków płucnych, a stąd do układu krążenia.

Największe zawartości frakcji PM_{2,5} w TSP w Polsce występują w przypadku procesów produkcyjnych (ok. 54%), oraz w sektorze komunalno-bytowym (ok. 35%). Analizując udział frakcji pyłu PM_{2,5} w pyle PM₁₀ warto zwrócić uwagę, że jest on największy przy transporcie drogowym, gdzie stanowi ok. 90%. Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć

można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg i unoszenie.

W dniu 28.07.2020 r. Sejmik Województwa Opolskiego uchwalił nowy program ochrony powietrza (POP) dla wszystkich stref województwa opolskiego, tj. strefy miasto Opole oraz strefy opolskiej. Program powstał w oparciu o wyniki opracowanej w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska „Rocznej oceny jakości powietrza w województwie opolskim, raport wojewódzki za rok 2018”⁸.

Program zawiera diagnozę jakości powietrza ze względu na występowanie w powietrzu określonych substancji – to rozkład stężeń średniorocznych pyłu zawieszonego PM₁₀, benzo(a)pirenu, pyłu zawieszonego PM_{2,5}. „Program ochrony powietrza dla województwa opolskiego” jest dokumentem strategicznym, którego nadrzędnym celem jest wskazanie działań naprawczych, których realizacja doprowadzi do poprawy stanu jakości powietrza, co w konsekwencji spowoduje ograniczenie niekorzystnego wpływu zanieczyszczeń powietrza na zdrowie i życie mieszkańców województwa opolskiego. Działania wskazane w Programie ochrony powietrza dotyczą całego obszaru województwa opolskiego.

Program ochrony powietrza zawiera analizy, które odnoszą się do roku bazowego 2018, a wykonanie działań naprawczych służących znaczącej poprawie jakości powietrza zaplanowano do 2026 r. Program zawiera zestaw koniecznych działań naprawczych, które powinny wpłynąć na poprawę jakości powietrza. Planowane działania dotyczą przede wszystkim sektora komunalno-bytowego w zakresie likwidacji przestarzałych i nieekologicznych źródeł ogrzewania oraz w zakresie termomodernizacji budynków. Zaplanowano do realizacji również działania naprawcze w sektorze transportu zarówno nakierowane na modernizację i utrzymanie istniejących dróg, dokończenie obwodnicy Opola, rozbudowę ścieżek rowerowych, optymalizację i rozbudowę komunikacji miejskiej, itp. Program zawiera również wiele działań wspomagających, których realizacja ma służyć uzyskaniu i utrwaleniu wymaganego efektu ekologicznego. Działania te dotyczą m. in. planowania przestrzennego, strategicznego rozwoju miasta, edukacji ekologicznej mieszkańców i wszystkich interesariuszy objętych Programem.

Integralną częścią „Programu ochrony powietrza dla województwa opolskiego” jest Plan Działań Krótkoterminowych zawierający m.in. informacje nt. działań

⁸ www.opole.pl

krótkoterminowych informacyjnych, edukacyjnych, ostrzegawczych, operacyjnych, które powinny być wdrożone w sytuacjach wystąpienia ryzyka przekroczenia norm jakości powietrza, w przypadku ostrzeżeń; zestaw działań krótkoterminowych (informacyjnych, ostrzegawczych, operacyjnych), które powinny być wdrożone w sytuacjach wystąpienia przekroczenia norm jakości powietrza oraz procedury postępowania w trakcie wystąpienia sytuacji wskazujących na konieczność wdrożenia Planu działań krótkoterminowych, czyli w przypadku ogłoszenia alarmu I stopnia ($100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dla pyłu zawieszonego PM₁₀ w pomiarach z ostatniej doby) lub II stopnia ($150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dla pyłu zawieszonego PM₁₀ w pomiarach z ostatniej doby) oraz tryb wdrażania i ogłaszania działań krótkoterminowych

System informowania społeczeństwa o możliwości wystąpienia wysokich stężeń zanieczyszczeń oraz wprowadzania określonych działań jest oparty na trzech poziomach ostrzegania:

Poziom 1 – ostrzeżenie dotyczące ryzyka lub przekroczenia poziomów dopuszczalnych lub docelowych zanieczyszczeń w powietrzu;

Poziom 2 – dotyczący wystąpienia przekroczenia poziomu informowania społeczeństwa lub ryzyka wystąpienia przekroczenia poziomu informowania dla pyłu zawieszonego PM₁₀ w powietrzu;

Poziom 3 – dotyczący wystąpienia przekroczenia poziomu alarmowego lub ryzyka wystąpienia przekroczenia poziomu alarmowego dla pyłu zawieszonego PM₁₀ w powietrzu.

Poniżej zostały przedstawione zalecane działania w zakresie ograniczania emisji liniowej (komunikacyjnej) – pierwotnej i wtórnej:

- całościowe zintegrowane planowanie rozwoju systemu transportu w mieście,
- zintegrowany system kierowania ruchem ulicznym z uwzględnieniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej,
- kierowanie ruchu tranzytowego z ominięciem miasta lub jego części centralnych,
- tworzenie stref z zakazem ruchu samochodów,
- rozwój systemu transportu publicznego,
- polityka cenowa opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego,

- tworzenie systemu ścieżek rowerowych,
- wprowadzanie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich,
- intensyfikacja okresowego czyszczenia ulic (szczególnie w okresach bezdeszczowych).

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Obecnie przewoźnicy prywatni nie są zobligowani do przestrzegania jakiegokolwiek standardu w zakresie związanym z ochroną środowiska naturalnego.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę. Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy (w tym również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego) posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie usługi taboru niskoemisyjnego z silnikami o odpowiednio wysokiej normie EURO będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi (jeśli operator będzie wybierany w innym trybie niż dotychczas).

Innymi niż zastrzanie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych. Komisja Europejska w tzw. Białej Księdze wyznaczyła państwom członkowskim cel wyeliminowania połowy autobusów spalinowych w transporcie miejskim do 2030 roku i wszystkich autobusów tego typu do 2050 roku.

9.4. Standard usług przewozowych a dostęp osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, problem ten dotyczy także obszaru objętego planem. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono niniejszym planie w części dotyczącej demografii, będzie systematycznie rósł.

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób o ograniczonej mobilności będzie jednym z wymagań postawionych wybranemu operatorowi.

Dostępność dla pasażerów, w tym dla osób o ograniczonej mobilności:

- integracja przestrzenna i uzupełnienie funkcji węzłów przesiadkowych w celu zapewnienia dogodnych i bezpiecznych przesiadek,
- usunięcie barier stanowiących przeszkody dla osób o ograniczonej mobilności (np. poprzez wprowadzenie taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego, dostosowanie infrastruktury przystankowej, zniwelowanie różnic poziomów),
- zapewnienie osobom niepełnosprawnym nieodpłatnej pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu do/z pojazdów transportu zbiorowego,
- budowa parkingów/wyznaczanie miejsc postojowych w systemie P+R, w tym wyznaczanie miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w możliwie jak najbliższej odległości od miejsca odjazdu środków transportu zbiorowego, zapewniającej łatwy dostęp do transportu zbiorowego,

- wyposażenie węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia w systemy wspomagające poruszanie się i orientację dla osób niewidomych, niedowidzących oraz o ograniczonej mobilności.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na odbiór usług w zakresie dostępu osób o ograniczonej mobilności do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

9.5. Standard usług przewozowych a dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W polskich warunkach za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się obszar o promieniu 500-1 000 m, co w przeliczeniu odpowiada czasowi dojścia rzędu 6 do 12 minut zakładając, iż średnia szybkość poruszania się pieszego wynosi ok. 5 km/h.

Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od odległości i struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych m.in. z pokonywaniem przez pieszych miejsc kolizji potoków ruchu pieszych z potokami ruchu samochodowego lub różnic wysokości, w tym schodów, dlatego na obszarach miast strefa oddziaływania poszczególnego przystanku komunikacyjnego mierzona odległością jest mniejsza.

W celu zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej planuje się rozważenie wprowadzenia nowych lokalizacji przystanków komunikacyjnych oraz w trakcie remontów ciągów komunikacyjnych, przenoszenie przystanków możliwie blisko generatorów ruchu.

W chwili obecnej miasto Nysa realizuje projekt budowy nowego Centrum Przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego, które w zdecydowany sposób poprawi jakość obsługi podróżnych.

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r., poz. 451) określa:

- treść rozkładów jazdy,
- tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

Obecny system informacji pasażerskiej stosowany przez MZK Nysa składa się z:

- papierowych rozkładów jazdy na przystankach,
- miasto jest w trakcie montażu elektronicznej dynamicznej informacji pasażerskiej na wybranych przystankach,
- rozkładu jazdy na stronie internetowej – można wybrać konkretną linię, wybrać konkretny przystanek lub wyszukać interesujące pasażera połączenie,

10.1. System Informacji Pasażerskiej.

Bardzo istotną kwestią, która bezpośrednio wpływa na postrzegania jakości transportu zbiorowego jest pełna i łatwo dostępna informacja o przewoźnikach i o realizowanych przez nich połączeniach komunikacyjnych, rozkładach jazdy, przystankach, czasie przejazdu, czasie przyjazdu najbliższego pojazdu danej linii, możliwych do dokonania przesiadek, taryfie biletowej itp.

Stosowanie nowoczesnych technologii z zakresu inteligentnych systemów transportowych przy wykorzystaniu elementów elektroniki i informatyki powoduje podnoszenie jakości i atrakcyjności transportu zbiorowego.

Nowoczesne technologie w zakresie elektroniki oraz informatyki pozwalają na:

- koordynację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróżowania.

Tak zwana statyczna informacja pasażerska na przystankach jest jednym z najważniejszych elementów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Minimalny jej zakres powinien uwzględniać potrzeby pasażerów związane z dostępem do informacji w zakresie godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportu, obowiązujących opłat za przejazd, obowiązujących uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, koordynacji połączeń różnych środków transportu, a także regulaminów przewozu.

Miasto Nysa rozpoczęło projekt wdrażania Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w mieście Nysa. W ramach projektu NYSA ITS powstaje 6 tablic informacji pasażerskiej LED, 14 Znaków Zmiennej Treści (ZZT/VMS), 30 autobusów będzie wyposażonych w urządzenia do lokalizacji. Znaki Zmiennej treści zapewnią kierowcom dostęp do informacji parkingowej i drogowej. Wykonawca dostarczy również oprogramowanie specjalne – autorski System projektowania i synchronizacji rozkładów jazdy, który pomoże dyspozytorom w zarządzaniu flotą i rozkładami jazdy. Tablice Dynamicznej informacji Pasażerskiej zostały dostosowane kolorystycznie do architektury miejskiej.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera już przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość

pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Miasto Nysa już rozpoczęło prace nad integracją ze smartfonami, która pozwoli pasażerom zobaczyć rzeczywiste czasy odjazdu autobusów z dowolnego przystanku w Nysie na urządzeniach Android, iOS i Windows Phone.

Dodatkowo na stronie www.mzk.nysa.pl znajdują się wszystkie informacje dotyczące funkcjonowania przewozów pasażerskich realizowanych przez spółkę MZK Nysa (rozkłady jazdy, taryfa przewozów, regulamin przewozów, aktualności dotyczące m.in. zmian w aktualnym rozkładzie jazdy).

Powyższy system internetowy w pełni zaspokaja potrzeby użytkowników publicznego transportu zbiorowego w zakresie pozyskiwania informacji ze stron internetowych.

Zaleca się dalszy rozwój Dynamicznego Systemu Informacji Pasażerskiej w Nysie, ponieważ tego typu ogólnodostępne systemy przyjazne pasażerom, przyczyniają się do unowocześnienia systemu komunikacji w mieście, sprawniejszego i uproszczonego wyszukiwania odjazdów, co w rezultacie daje łatwiejsze i wygodniejsze korzystanie z usług transportu zbiorowego.

Operator będzie na bieżąco aktualizował informacje związane z korzystaniem z pojazdów i infrastruktury komunikacji miejskiej w zakresie:

- godzin przyjazdu i odjazdu środków transportu,
- obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- węzłów przesiadkowych,
- koordynacji połączeń różnych rodzajów środków transportu,
- regulaminów przewozu osób.

System informacji jest zgodny z Rozporządzeniem MTBiGM z dnia 10 kwietnia 2012r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012r. poz. 451) oraz Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011r. Dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzeniem (WE) nr 2006/2004.

Organizator wraz z Operatorem transportu zbiorowego będzie podejmował działania w celu poprawy kanałów komunikacyjnych dla pasażerów. Modernizacja wiat, oświetlenie tablic informacyjnych, dbałość o szczegółowe informacje dotyczące trasy przejazdu w pojazdach. Działania te przyczynią się do zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych.

W poniższej tabeli zestawiono elementy informacji pasażerskiej, które należy zapewnić mieszkańcom obszaru objętego Planem Transportowym.

TABELA 15 PLANOWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja pasażerska na przystankach	1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów (przynajmniej wyciąg z regulaminu) na wiatkach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiatkach. 5) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu. 6) Rozwijanie dynamicznej informacji pasażerskiej w kluczowych z punktu widzenia publicznego transportu publicznego lokalizacjach
Informacja w pojazdach	1) Zewnętrzne tablice kierunkowe (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne). 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu. 4) Zapowiadanie wizualne i głosowe.
Zintegrowana	1) Informacja o rozkładach jazdy.

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
informacja na stronie internetowej organizatora dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz w wersji desktop.	2) Informacja o opłatach, ulgach, regulamin przewozów. 3) Wyszukiwarka połączeń. 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

System informacji dla pasażera w wyżej zaprezentowanym kształcie zapewni łatwy dostęp do szczegółowych informacji niezbędnych z punktu widzenia podróżnego. Należy również pamiętać, że elementem ułatwiającym odbiór informacji oraz identyfikację elementów sieci transportowej jest wspólna szata graficzna. Logo i stosowana kolorystyka powinny być jednolite zarówno na stronie internetowej, jak i na przystankach (rozkłady jazdy, schematy sieci) i w pojazdach.

11. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie objętym Planem Transportowym

Stworzenie zrównoważonego systemu transportu, zaspokajającego potrzeby mieszkańców wymaga podjęcia działań wpływających na podniesienie atrakcyjności i jakości oferowanych usług oraz poziomu integracji poszczególnych podsystemów. Realizacja działań określonych w Planie transportowym powinna prowadzić do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie miasta Nysa oraz gminy Nysa i Otmuchów w sposób poprawiający dostępność transportowo-komunikacyjnej obszaru, w tym dostosowania systemu transportu publicznego do potrzeb jego mieszkańców, a także usprawnienia połączeń komunikacyjnych z gminami, które zawarły lub będą podpisywać porozumienia międzygminne w zakresie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na wybranych liniach komunikacyjnych.

W związku z powyższym Organizator publicznego transportu zbiorowego powinien podejmować działania zmierzające do zwiększenia dostępności transportowej oraz zapewnienia pełnej integracji systemu transportu zbiorowego.

Integracja powinna odbywać się na kilku płaszczyznach:

- integracja wewnątrzgałęziowa zapewniająca spójność i ciągłość sieci każdego z funkcjonujących podsystemów transportu,
- integracja międzygałęziowa zapewniająca spójność pomiędzy poszczególnymi systemami transportowymi, wprowadzana poprzez tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych, w tym integracja systemów transportu zbiorowego: lokalnego i regionalnego, umożliwiającą realizację podróży na dalsze odległości,
- integracja przestrzenna zapewniająca spójność, czytelność i zwartość ukształtowania węzłów przesiadkowych, zmierzająca do minimalizacji odległości pomiędzy miejscami wysiadania i wsiadania dla różnych gałęzi transportu,
- integracja taryfowo-biletowa umożliwiającą podróżowanie na podstawie wspólnego biletu – szczególnie istotna w przypadku, gdy usługi o charakterze użyteczności publicznej realizuje kilku operatorów,
- integracja rozkładów jazdy polegająca na koordynacji rozkładów jazdy poszczególnych operatorów i przewoźników,
- integracja systemów informacji pasażerskiej zmierzająca do stworzenia wspólnego, jednolitego systemu informacji pasażerskiej.

Działania podejmowane przez Organizatora będą miały na celu zapewnienie wysokiego stopnia niezawodności systemu transportowego, w tym wysokiego poziomu wskaźnika punktualności kursowania pojazdów transportu zbiorowego.

W miarę dostępnych środków finansowych, w celu dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów prowadzone będą badania jakościowe i ilościowe w publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie badań, w uzasadnionych przypadkach, wprowadzane będą zmiany w zakresie częstotliwości kursowania pojazdów oraz okresu funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Organizator będzie podejmował działania w celu zakupu niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego taboru autobusowego, przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, w postaci pozyskania środków zewnętrznych.

W chwili obecnej kursujący tabor jest mocno wyeksploatowany i konieczna jest jego wymiana. Organizator będzie podejmował działania komplementarne do sprawnego funkcjonowania transportu zbiorowego. Wprowadzenie do ruchu nowoczesnych i przyjaznych środowisku autobusów istotnie wpłynie na poprawę wizerunku transportu zbiorowego jako komfortowego środka transportu i jednocześnie ekologicznego.

W ślad za podnoszeniem opłat w strefie płatnego parkowania, miasto będzie dążyło do poprawy atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez wymianę taboru oraz zwiększenie oferty przewozowej, szczególnie w godzinach wieczornych i weekendowych, a także rozważy możliwość uruchomienia dodatkowych kursów w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego oraz uruchomienia nowej linii.

Miasto będzie dbało także o rozwój infrastruktury rowerowej, jako alternatywy do indywidualnego transportu samochodowego.

Wszystkie powyższe działania będą miały na celu zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście, dążenie do zrównoważonego rozwoju miasta oraz istotnemu zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego, przedstawianego jako dobrą alternatywę do indywidualnego transportu samochodowego.

Spis tabel

Tabela 1 Liczba ludności w gminach objętych Planem transportowym	17
Tabela 2 Zestawienie tabelaryczne. Liczba mieszkańców, Gęstość zaludnienia	19
Tabela 3 Zestawienie liczby osób w grupach wiekowych w latach 2011-2020	20
Tabela 4 Zmiany procentowe w liczbie ludności na przestrzeni lat 2011-2020	21
Tabela 5 Procentowa proporcja liczby osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Porównanie roku 2011 i 2020.....	22
Tabela 6 kolejowa oferta przewozowa na stacji nysa	31
Tabela 7 liczba wozokilometrów na poszczególnych liniach w okresie I – VIII 2021.....	34
Tabela 8 Rentowność linii w 2019 roku	56
Tabela 9 Rentowność linii w 2020 roku	57
Tabela 10 Rentowność linii w 2021 roku	58
Tabela 11 Urzędy i instytucje publiczne w Nysie	62
Tabela 12 Placówki oświatowe w Nysie	62
Tabela 13 Pozostałe obiekty będące generatorami ruchu w Nysie.....	63
Tabela 14 Działania podejmowane przez miasto Nysę w celu podnoszenia standardu usług przewozowych	82
Tabela 15 Planowany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	92

Spis rysunków

Rysunek 1.1 Obszar Gminy Nysa.....	8
Rysunek 1.2 Obszar Gminy Otmuchów, z którą zawarto porozumienie międzygminne.....	9
Rysunek 3.1 schemat linii autobusowych w nysie i otmuchowie.....	35
Rysunek 3.2 schemat linii komunikacyjnej nr 1	36
Rysunek 3.3 schemat linii komunikacyjnej nr 2	37
Rysunek 3.4 schemat linii komunikacyjnej nr 3	38
Rysunek 3.5 schemat linii komunikacyjnej nr 4	39
Rysunek 3.6 schemat linii komunikacyjnej nr 5	40
Rysunek 3.7 schemat linii komunikacyjnej nr 6	41
Rysunek 3.8 schemat linii komunikacyjnej nr 7	42
Rysunek 3.9 schemat linii komunikacyjnej nr 8	43
Rysunek 3.10 schemat linii komunikacyjnej nr 9	44
Rysunek 3.11 schemat linii komunikacyjnej nr 12	45
Rysunek 3.12 schemat linii komunikacyjnej nr 13	46
Rysunek 3.13 schemat linii komunikacyjnej nr 14	47
Rysunek 3.14 schemat linii komunikacyjnej nr 15	48
Rysunek 3.15 schemat linii komunikacyjnej nr 16	49
Rysunek 3.16 schemat linii komunikacyjnej nr 17	50
Rysunek 3.17 schemat linii komunikacyjnej nr E	51
Rysunek 3.18 Oferta biletowa transportu zbiorowego w nysie	54
Rysunek 5.1 schemat proponowanej nowej linii.....	71