



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROGNOZA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
PROJEKTU STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020
NA LATA 2016-2026 Z PERSPEKTYWĄ DO 2030**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykonawca:

 **Collect Consulting s.a.**
40-555 Katowice, ul. Rolna 14
NIP 954-24-43-102 REGON 278074508
tel./fax 32 203 20 53

 **Collect Consulting**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



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



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

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

Spis treści

| | |
|--|-----------|
| Spis treści | 2 |
| 1. Wstęp | 5 |
| 1.1 Wykorzystane materiały | 7 |
| 2 Streszczenie w języku niespecjalistycznym | 11 |
| 3 Informacje ogólne | 23 |
| 3.1 Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 | 23 |
| 3.2 Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym | 26 |
| 3.2.1 System drogowy OF PN 2020 | 26 |
| 3.3 Informacje o zawartości, głównych celach projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. oraz powiązaniu z innymi dokumentami | 36 |
| 3.3.1 Informacje o zawartości dokumentu | 36 |
| 3.3.2 Główne cele projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. wraz z powiązaniem z innymi dokumentami | 38 |
| 3.3.3 Powiązania z innymi dokumentami | 50 |
| 3.3.4 Dokumenty regionalne..... | 58 |
| 3.3.5 Dokumenty lokalne | 60 |
| 3.4 Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy..... | 69 |
| 3.5 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu | 71 |
| 4 Istniejący stan środowiska na obszarze obejmującym projektowany dokument oraz na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem a także potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu | 76 |
| 4.1 Struktura użytkowania gruntów | 76 |
| 4.2 Wody powierzchniowe | 78 |
| 4.2.1 Monitoring wód powierzchniowych..... | 82 |
| 4.3 Wody podziemne | 88 |
| 4.3.1 Monitoring wód podziemnych..... | 88 |
| 4.4 Powietrze | 90 |



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

| | | |
|----------|---|------------|
| 4.4.1 | Monitoring powietrza | 92 |
| 4.5 | Klimat akustyczny | 94 |
| 4.6 | Powierzchnia ziemi | 102 |
| 4.6.1 | Geoostoje | 108 |
| 4.7 | Gleby | 112 |
| 4.8 | Klimat | 113 |
| 4.9 | Krajobraz | 118 |
| 4.10 | Ochrona przyrody | 121 |
| 4.10.1 | Szata roślinna, świat zwierzęcy | 121 |
| 4.10.2 | Formy ochrony przyrody | 129 |
| 4.10.3 | Korytarze ekologiczne | 140 |
| 4.11 | Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu | 141 |
| 5 | Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody | 143 |
| 5.1 | Bezpieczeństwo ruchu drogowego | 143 |
| 5.2 | Zagrożenie hałasem ze źródeł transportowych | 145 |
| 5.3 | Komunikacyjne zanieczyszczanie powietrza | 148 |
| 5.4 | Przekształcenia i zajętość terenu pod infrastrukturę drogową | 150 |
| 5.5 | Pozostałe problemy środowiskowe dla analizowanego obszaru | 151 |
| 6 | Zagadnienia dotyczące łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m. in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz klęski żywiołowe | 154 |
| 7 | Przewidywane znaczące oddziaływanie, w tym bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko | 157 |
| 8 | Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru | 221 |
| 8.1 | Obszary Natura 2000: Góry Opawskie (PLH160007), Forty Nyskie (PLH160001), Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej (PLH160014), Ostoja | |



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

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

Sławniowicko-Burgrabicka (PLH160004), Łęgi koło Chałupek (PLH020104),
Zbiornik Otmuchowski (PLB160003), Zbiornik Nyski (PLB 160002)..... 221

| | |
|--|------------|
| 9 Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy..... | 226 |
| 10 Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko | 227 |
| 11 Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania | 229 |
| Spis tabel..... | 233 |
| Spis rysunków | 234 |
| Załącznik | 236 |



Biuro projektu

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

1. Wstęp

Konieczność opracowania prognozy oddziaływania na środowisko do projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.*, wynika z zapisów art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.), zgodnie z którym dokumenty takie jak projekty strategii w dziedzinie transportu, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, wymagają przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Wymogi dotyczące treści i stopnia szczegółowości Prognozy określone zostały w art. 51 i 52 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ponadto, zgodnie z art. 53 ww. ustawy zakres oraz stopień szczegółowości prognozy wymaga uzgodnienia z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska oraz Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym.

W zakresie niniejszej prognozy uwzględniono:

- wymogi art. 51 i 52 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...),
- uzgodnienie zakresu prognozy przedstawione przez:
 - Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – pismo z dnia 27 października 2015 r., znak NZ.9022.397.2015.JG (przedstawione w załączeniu do opracowania),
 - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – pismo z dnia 13 października 2015 r., znak WOŚ.411.85.2015.KM (przedstawione w załączeniu do opracowania).
- opinię projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* wraz z prognozą oddziaływania na środowisko przedstawioną przez:
 - Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – pismo z dnia 26 stycznia 2016 r., znak NZ.9022.397.2015.JG (przedstawione w załączeniu do opracowania),
 - Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – pismo z dnia 25 stycznia 2016 r., znak WOŚ.410.4.2016.KM (przedstawione w załączeniu do opracowania).



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

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

W związku z powyższym prognoza oddziaływania na środowisko:

1) zawiera:

a) informacje o zawartości, głównych celach projektowanego dokumentu oraz jego powiązaniach z innymi dokumentami,

b) informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy,

c) propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania,

d) informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,

e) streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym;

2) określa, analizuje i ocenia:

a) istniejący stan środowiska oraz potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,

b) stan środowiska na obszarach objętych przewidywanym znaczącym oddziaływaniem,

c) istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,

d) cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu, oraz sposoby, w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu,

e) przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko, a w szczególności na: różnorodność biologiczną, ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne, z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy;

f) zagadnienia dotyczące łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m. in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz kłeski żywiolowe;

3) przedstawia:

a) rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,

Prognoza obejmuje obszar objęty projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* wraz z obszarami pozostającymi w zasięgu oddziaływania wynikającego z realizacji działań założonych w ocenianym dokumencie.

Prognoza wraz z projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* będzie przedmiotem opiniowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu oraz Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu oraz zostanie poddana konsultacjom społecznym.

1.1 Wykorzystane materiały

A. Akty prawne

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 ze zm.).
- Ustawa z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska i ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2015 r. poz. 199 ze zm.).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627 ze zm.).
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 roku o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1205 ze zm.).
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2014 r. poz. 1446 ze zm.).
- Ustawa z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. z 2013 r. poz. 1399 ze zm.).
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.).
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 roku – Prawo wodne (Dz.U. z 2015 r. poz. 469).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

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

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

- Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz.U. z 2015 r. poz. 139).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz.U. nr 143 poz. 896).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 sierpnia 2012 r. w sprawie stref, w których dokonuje się oceny jakości powietrza (Dz. U. z 2012 r. poz. 914).
- Rozporządzeniu Ministra Środowiska 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.z 2012 r., poz. 1031).

B. Literatura

- „Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”.
- „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”.
- „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”.
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”.
- „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”.
- „Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”.
- „Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”.
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”.



Biuro projektu

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- „Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”.
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”.
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”.
- „Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”.
- „Program Ochrony Środowiska Województwa Opolskiego na lata 2007-2010 z perspektywą do roku 2014”.
- „Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Biała na lata 2009-2012
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Branice na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2015” - Branice, 2009.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Głubczyce e na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021” - zespół firmy ALBEKO. Głubczyce, 2014.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Głuchołazy na lata 2010-2013 z perspektywą na lata 2014-2017” - zespół firmy ALBEKO . Głuchołazy, 2010.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Grodków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016” - zespół firmy ALBEKO .Grodków, 2009.
- 7.„Program Ochrony Środowiska dla Gminy Kietrz na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021” - Zakład Analiz Środowiskowych EKO-PRECYZJA. Kietrz, 2013.
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Lubrza na lata 2004-2007 z perspektywą do roku 2011” - EKOPOL-PROJEKT, Opole, 2004.
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nysa na lata 2014-2017 z perspektywą na lata 2018-2021” - Zakład Analiz Środowiskowych EKO-PRECYZJA. Nysa, 2014.
- „Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nysa na lata 2012-2015 z perspektywą do roku 2019” - Załącznik do Uchwały Nr XXIII/160/2012 Rady Miejskiej w Otmuchowie z dnia 7 września 2012 r.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Paczków na lata 2009-2012 z perspektywą na lata 2013-2016” - Paczków, 2009.
- „ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Skoroszyce”- Skoroszyce,2004.
- „ Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Prudnik- AM TRANS PROGRES Sp. z o.o; AK NOVA Sp. z o.o., Prudnik, 2004.
- „Aktualizacja Programu Ochrony Środowiska Powiatu Głubczyckiego na lata 2012-2015 z perspektywą na lata 2016-2019 wraz z prognozą oddziaływania



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

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

na środowisko” - Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych, Zakład Inżynierii Procesowej i Środowiska, Lipiec, 2012.

- „Program Ochrony Środowiska w Gminie Łambinowice na lata 2005-2015 - Załącznik do uchwały Nr XXVII/05 Rady Gminy Łambinowice z dn. 31.03.2005r.
- Opracowanie ekofizjograficzne województwa opolskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, 2008.
- Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.
- Warunki przyrodnicze produkcji rolnej - woj. opolskie, Instytut Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa w Puławach, Puławy 1987 r.
- Mapy potencjalnej roślinności naturalnej Polski oraz mapy potencjalnej roślinności Dolnego Śląska, *Badora*, 2007.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



2 Streszczenie w języku niespecjalistycznym

Opracowana prognoza oddziaływania na środowisko odnosi się do projektu dokumentu: *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.*

W rozdziale **Informacje ogólne** dokonano charakterystyki Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 (OF PN 2020), które znajduje się w południowej części województwa opolskiego, i obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki. Powierzchnia obszaru funkcjonalnego to 2 081,38 km².

Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodnie powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

Drogi krajowe przebiegające przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 to:

- Autostrada A4 przebiegająca przez terytorium gminy Grodków,
- DK 38 relacji Kędzierzyn Koźle – Głubczyce – granica państwa (Pietrowice),
- DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- DK 41 relacji Nysa – Prudnik – Trzebina – granica państwa (Trzebina-Bartultovice),
- DK 46 relacji Kłodzko – Szczekociny (Nysa – Niemodlin – Opole).

Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego, z czego najważniejsze znaczenie dla obszaru mają: DW nr 401, DW nr 405, DW nr 406, DW nr 407, DW nr 411, DW nr 414 oraz DW nr 416. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) wynosi łącznie ok. 1202 km.

W **Informacjach ogólnych** przedstawiono również informacje o zawartości i głównych celach projektu Strategii oraz powiązaniu z innymi dokumentami.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej. Głównym celem jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN, który umożliwi mieszkańcom swobodę przemieszczania się, bez względu na wybrany środek transportu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne:

Cel 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN 2020 (działania: remont istniejącej oraz budowa nowej infrastruktury przystankowej, w tym centrów przesiadkowych, zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN).

Cel 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN 2020 (działania: kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowa obwodnic miejscowości, przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowa nowych miejsc parkingowych).

Cel 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN 2020 (działania: budowa wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowa ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów).

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

- Na szczeblu europejskim:
 - Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego: Ustanowienie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniczym dla Europy.
 - Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.
 - Strategia Europa 2020.



Biurow projektowania

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Zielona Księga TEN-T: Przegląd polityki w kierunku lepiej zintegrowanej Transeuropejskiej Sieci Transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej.
- Komunikat Komisji: Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu.
- Komunikat Komisji: Uwzględnianie kwestii zrównoważonego rozwoju w polityce UE w różnych dziedzinach: Przegląd strategii Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz mobilności w miastach.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/29/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (tzw. dyrektywa EU ETS).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca ramy wdrażania inteligentnych systemów transportowych w dziedzinie transportu drogowego oraz ich interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Komunikat Komisji: Ekologiczny Transport.
- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.
 - Na szczeblu krajowym:
- „Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”
- „Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”
- „Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie”
- „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”
- „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”



Biuro projektu:

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

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

- Dokumentami regionalnymi:
- „Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”
 - Na szczeblu lokalnym:
- „Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”
- „Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”
- „Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”
- „Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa”
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”
- „Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”
- „Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”
- „Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”
- „Strategia Rozwoju Gminy Głucholazy”
- „Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”
- „Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”
- „Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”
- „Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”
- „Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”
- „Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”
- „Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”
- „Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

W Prognozie oddziaływania na środowisko dokonano oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko, przy zastosowaniu metody macierzy interakcji, metody kartograficznej i metody opisowej. Oceniając kierunki działań zastosowano następującą skalę oceny:

- 0 brak wpływu
- + może wystąpić pozytywne oddziaływanie
- może wystąpić negatywne oddziaływanie
- +/- realizacja planowanego działania może spowodować pozytywne jak i negatywne oddziaływanie

Charakter oddziaływania opisano następującymi symbolami.

- B bezpośrednie
- P pośrednie
- W wtórne
- Sk skumulowane
- K krótkoterminowe
- Ś średnioterminowe
- D długoterminowe
- St stałe
- C chwilowe

W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań tylko analizowano możliwość ich wystąpienia.

W Prognozie oddziaływania na środowisko przedstawiono cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposób ich uwzględnienia w projektowanym dokumencie, cele te dotyczą w szczególności:

- przeciwdziałania zmianom klimatu poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, rozwój technologii przyjaznych środowisku, poprawę efektywności energetycznej oraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii,
- stworzenia jednolitego, europejskiego obszaru transportu, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysoką efektywnością i konkurencyjnością, oszczędnym wykorzystaniem nieodnawialnych



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

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

- zasobów naturalnych oraz niskim poziomem emisji gazów cieplarnianych, z także wysokim poziomem bezpieczeństwa,
- ochrony gatunków dzikiej flory i fauny oraz ich siedlisk naturalnych,
 - zachowania populacji dzikiej fauny i flory,
 - zachowania siedlisk naturalnych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty w stanie sprzyjającym ochronie lub w celu odtworzenia takiego stanu,
 - ochrony wszystkich gatunków ptactwa występującego naturalnie w stanie dzikim na europejskim terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej,
 - zapobiegania i zmniejszania negatywnego wpływu, wynikającego z wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi oraz zmniejszenie ogólnych skutków użytkowania zasobów i poprawę efektywności takiego wykorzystania,
 - utrzymania jakości powietrza, tam gdzie jest ona dobra i poprawę w pozostałych przypadkach oraz zapobieganie, unikanie lub ograniczanie szkodliwych oddziaływań na zdrowie ludzi i środowisko,
 - racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych, w myśl zasady zrównoważonego rozwoju.

W rozdziale ***Istniejący stan środowiska na obszarze obejmującym projektowany dokument oraz na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem, a także potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu*** omówiono następujące zagadnienia:

a) Strukturę użytkowania gruntów

Według danych GUS (stan na 31.12.2014 r.) największy udział procentowy na omawianym terenie zajmują użytki rolne (89,21%), grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 7,07%, grunty pod wodami – 2,76%, użytki ekologiczne – 0,02%, nieużytki – 0,42%, natomiast tereny pozostałe – 0,51%.

b) Wody powierzchniowe wraz z oceną stanu jakości tych wód za 2014 r.

Potencjał jednolitych części wód (JCW) oceniany jest jako umiarkowany. Stan chemiczny określono jako dobry. Wody te nie spełniają wymogów jak dla obszarów chronionych. Ostatecznie stan jcw określono jako zły.

c) Wody podziemne wraz oceną jakości tych wód

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: GZWP nr 332 Subniecka Kędzierzyńsko-Głubczycka, GZWP nr 337 Dolina kopalna Lasy Niemodlińskie oraz GZWP nr 338 Subzbiornik Paczków – Niemodlin. Jakość tych wód jest oceniana jako dobra.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

d) Powietrze

Zanieczyszczenia powietrza, pochodzenia antropogenicznego na analizowanym obszarze emitowane są w głównej mierze przez zakłady przemysłowe, sektor komunalny i mieszkaniowy oraz transport drogowy. Nie stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń, poza pyłem, dla którego przekroczenia stężeń dopuszczalnych występują w okresie grzewczym.

e) Klimat akustyczny

Podstawowe źródło hałasu na analizowanym obszarze stanowi transport drogowy i kolejowy. powodem tego jest duże natężenie ruchu na niektórych drogach krajowych i wojewódzkich oraz stan techniczny dróg i ulic, który nie zawsze jest zadowalający.

f) Powierzchnia ziemi

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występuje rzeźba równinna, falista – lokalnie pagórkowata, rzeźba falista i pagórkowata (nizinno – wyżynna), rzeźba pagórkowata i wzgórzowa oraz wzgórzowa i górską. Na terenie tym wyróżniono 11 obszarów nagromadzenia geostoi.

g) Gleby

Rodzaje i jakość gleb na analizowanym obszarze jest zróżnicowana. Występują tutaj gleby o klasach bonitacyjnych od II do IV. Głównie są to gleby brunatne wylugowane, płowe oraz mady .

h) Klimat

Klimat na omawianym obszarze jest charakterystyczny dla terenów podgórskich i jest uwarunkowany głównie położeniem geograficznym poszczególnych gmin.

i) Krajobraz

Krajobraz na analizowanym terenie jest zmienny: od nizinnego (Równina Grodkowska, Doliny Nysy Kłodzkiej i Płaskowyżu Głubczyckiego), poprzez wyżyny (Płaskowyż Głubczycki, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie,), aż do gór niskich, średnich i wysokich (Góry Opawskie), w których zlokalizowane są liczne obniżenia i doliny (Pradolina Wrocławska, Dolina Nysy Kłodzkiej, Obniżenie Otmuchowskie, doliny większych rzek na pozostałym obszarze).

j) Ochrona przyrody

Omówiono świat roślinny i zwierzęcy (przedstawiono charakterystykę i rozmieszczenie zbiorowisk roślinnych, siedlisk przyrodniczych chronionych na podstawie Dyrektywy Habitatowej, scharakteryzowano faunę,) oraz wymieniono



Biuro projektu:

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

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

i scharakteryzowano formy ochrony przyrody znajdujące się na analizowanym obszarze, w tym 8 obszarów Natura 2000, 10 rezerwatów przyrody, jeden park krajobrazowy, 4 obszary chronionego krajobrazu oraz pomniki przyrody i główne korytarze ekologiczne.

W kolejnym rozdziale zidentyfikowano ***Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.***

Analizowany dokument tj. Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 dotyka kilku zasadniczych problemów środowiskowych:

- Bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- Zagrożenia nadmiernym hałasem pochodzącym ze źródeł transportowych,
- Komunikacyjnego zanieczyszczenia powietrza,
- Przekształcania i zajętości terenu pod infrastrukturę drogową.

Zły stan techniczny dróg oraz duże natężenie ruchu są jednymi z przyczyn dużej ilości wypadków drogowych. Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią poważny problem ze względu na zdrowie i życie ludzi. Dlatego też dążenie do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, stanowi jeden z priorytetów analizowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*

Hałas komunikacyjny jest jednym z podstawowych źródeł hałasu w środowisku. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza udział transportu ciężkiego, złym stanem technicznym pojazdów, stanem technicznym nawierzchni dróg, jej rodzaju, organizacji ruchu drogowego. Działania mające na celu obniżenie uciążliwości akustycznej, takie jak budowa obwodnic, remonty dróg, zmiany organizacji ruchu mające wpływ na jego płynność (skrzyżowania bezkolizyjne, rondo, optymalizacja sygnalizacji świetlnej, dodatkowe pasy do lewoskrętów itp.) oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dla funkcjonowania komunikacji publicznej oraz bezpiecznego ruchu rowerowego, zostały ujęte w analizowanym dokumencie tj. *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*

Ruch samochodowy odpowiedzialny jest za wysokie stężenie zanieczyszczenia powietrza w miastach i w pobliżu dróg, w dodatku na poziomie ulic, a dokładniej na poziomie oddychania. Emisja zanieczyszczeń zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu oddechowego i układu krążenia, zwłaszcza w skali lokalnej, wśród osób narażonych na zwiększoną ekspozycję na zanieczyszczenia komunikacyjne. Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma

również wpływ na powstawanie epizodów smogowych, a także na zakwaszenie środowiska oraz negatywnie wpływa roślinność. Realizacja *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030* przyczyni się zmniejszenia tych negatywnych oddziaływań.

Infrastruktura drogowa jest istotnym czynnikiem ograniczania areálu ziemi. Eksploatacja sieci transportowej powoduje zanieczyszczanie gleb znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych dróg. Budowa nowych dróg wiąże się z koniecznością przekształcania nowych terenów oraz istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze. Negatywne skutki budowy dróg i wzrostu natężenia ruchu na nich to między innymi: utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin, wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami oraz zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi. Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie zlokalizowane są tereny cenne przyrodniczo obszary, w tym Obszary Natura 2000 oraz korytarze ekologiczne.

W rozdziale ***Przewidywane znaczące oddziaływanie, w tym bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko*** dokonano oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko, przy zastosowaniu metody macierzy interakcji, metody kartograficznej i metody opisowej. Stworzono tabelę, a w jej kolumnach określono elementy środowiska, na które może oddziaływać realizacja zadań wynikająca z kierunków działań ocenianego projektu Strategii. Oceniając kierunki działań zastosowano następującą skalę zgodnie z przyjętą metodyką.

Głównym celem ocenianego dokumentu jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020. System transportowy dostosowany zostanie do potrzeb mieszkańców i turystów. Zapewniał będzie optymalizację wykorzystania infrastruktury i organizacji ruchu, przez co przyczyni się do sprawnego i bezpiecznego przewożenia towarów i przemieszczania osób. Zostaną zaspokojone podstawowe potrzeby społeczności, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju, który odbywał się będzie poprzez ograniczenie emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów, a także przez minimalizację wykorzystania gruntów i ograniczenie natężenia hałasu.

Inwestycje w większości wymagać będą uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

Wpływ poszczególnych działań na środowisko został omówiony szczegółowo w dokumencie. Dla większości zadań stwierdzono pozytywny wpływ inwestycji na ludzi, klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne oraz krajobraz (inwestycje związane z przebudową dróg, przystanków autobusowych, dworców autobusowych). W przypadkach nowych obiektów występować będzie również negatywny wpływ działań na różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta (poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areálu siedlisk zwierząt), powierzchnię ziemi (poprzez przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych) oraz wodę (poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni). Planowane działania w większości znajdują się poza obszarowymi formami ochrony. Część inwestycji wkracza w obszary chronione, tj. Obszary Natura 2000 Góry Opawskie, Zbiornik Nyski i Forty Nyskie oraz obszary chronionego krajobrazu, niemniej jednak przy zastosowaniu środków minimalizujących nie przewiduje się znaczącego wpływu planowanych zadań na formy ochrony przyrody.

W kolejnym rozdziale opisano **Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.**

Największy wpływ na środowisko zidentyfikowano przy realizacji przedsięwzięć związanych z przebudową/budową infrastruktury drogowej. Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym. Przy budowie lub przebudowie dróg, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących, takich jak:

- budowa przejść umożliwiających migrację zwierząt lub adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt,
- ograniczenie prędkości jazdy w celu ochrony szlaków migracji,
- zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowych związane z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji ptaków, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków.

Generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji ewentualnych działań powinny być związane ze stosowaniem najlepszych dostępnych technologii, zabezpieczeniem placu budowy,



Biurow projektowania

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

ograniczeniem do niezbędnego minimum prac prowadzonych w sąsiedztwie obszarów chronionych, ograniczaniem liczby wycinanych drzew, a w przypadku konieczności usunięcia dokonywanie nasadzeń, podczyszczaniem wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych, racjonalne korzystanie z zasobów wodnych oraz stosowaniem materiałów energooszczędne i technologii małoodpadowych.

W *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030* przedstawiono również **rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.**

Stwierdzono, że projekt Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest uporządkowanym zbiorem działań zmierzających do zrównoważonego i trwałego rozwoju transportu, opracowanym pod kątem osiągnięcia zakładanych celów. Posiada jednak charakter dość ogólnych wytycznych, bez szczegółowych informacji dotyczących rozwiązań technicznych przedsięwzięć uwzględnionych w Strategii, które w dużej mierze mają wpływ na ich oddziaływanie na środowisko. Ponadto lokalizacja części z powyższych inwestycji ze względu na charakter analizowanego dokumentu ma charakter poglądowy i może ulec zmianie. Ogólność dokumentu pozwala na zastosowanie alternatywnych rozwiązań, które powinny zostać poddane szczegółowej ocenie na etapie przystąpienia do ich uzgodnień i realizacji.

W rozdziale **Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko** omówiono lokalizację OF Partnerstwo Nyskie 2020 w odniesieniu do granic krajów sąsiednich.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 od południa graniczy z Republiką Czeską, z krajem morawsko-śląskim oraz krajem ołomunieckim. Długość granicy z Czechami wynosi 192,4 km. Część zadań infrastruktury drogowej, polegających na remoncie/przebudowie dróg na terenie gmin Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Prudnik, Lubrza, Głubczyce, Branice i Kietrz realizowane będzie w sąsiedztwie granicy z Republiką Czeską, w odległości do 2 km. Oddziaływania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięć zawierać się będą w granicy pasa drogowego. W związku z tym nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko ustaleń Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 w krajach sąsiednich.



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

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

Dla poszczególnych celów strategicznych zaproponowano wskaźniki skutków środowiskowych ich realizacji. Do wskaźników tych należą:

CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN:

- Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin,
- Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu (jednostka – [szt.]

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową (jednostka – [ha]) (GUS),
- Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej (jednostka – [rodzaj przejścia wraz z podaniem ilości [szt.]) (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska),
- Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej - liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę (jednostka – [szt.]) oraz liczba drzew wskazanych do nasadzenia przy realizacji przedsięwzięć (jednostka – [szt.]) (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego),
- Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (jednostka – [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji),
- Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano Zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (jednostka – powierzchnia siedlisk [ha] - ilość osobników poszczególnych gatunków [szt.]) (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska),
- Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (jednostka [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji).

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

- Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (jednostka [szt.]) (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

System monitoringu zapewni skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu.



3 Informacje ogólne

3.1 Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

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

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

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

Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego



Źródło: Opracowanie własne

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

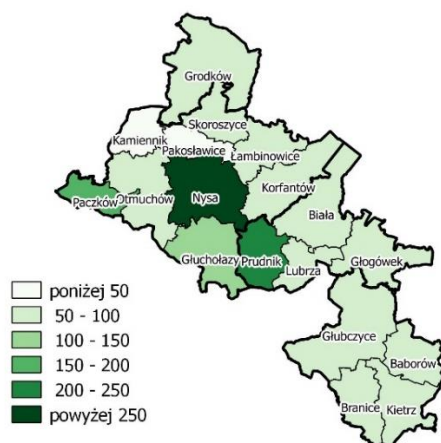


jest Lubrza, w której mieszkają tylko 4 363 osoby¹. Średnia gęstość zaludnienia wynosi 103 osoby na km². Najgęściej zaludniona jest Nysa, żyje w niej średnio 266 osób na km², zaś najmniejszą gęstość zaludnienia odnotowujemy w Korfantowie, tylko 51 osób na km².

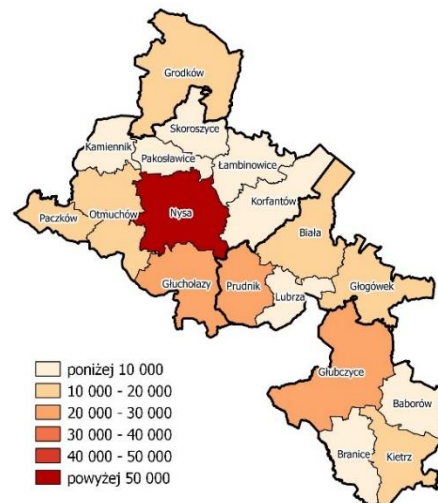
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Rysunek 3 Gęstość zaludnienia



Rysunek 4 Liczba ludności



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

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

Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

¹ Dane z GUS – Bank Danych Lokalnych



Biuro projektu:

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

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

3.2 Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

3.2.1 System drogowy OF PN 2020

System drogowy odgrywa najistotniejszą rolę w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców miast i gmin Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Sieć drogowa obszaru jest dobrze rozwinięta i zapewnia dogodne powiązania z ośrodkami miejskimi (Prudnikiem, Nysą, Kędzierzynom-Koźlem, Opolem), a także z Wrocławiem, Katowicami, Bytomiem i Gliwicami. Wszystkie miejscowości położone w gminach należących do Partnerstwa również są ze sobą odpowiednio skomunikowane. Na omawiany system składają się drogi o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Są one przypisane do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych.

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

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

Zarządcami dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

- Drogi krajowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Opolu.
- Drogi wojewódzkie – zarząd województwa poprzez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu.
- Drogi powiatowe – zarządy poszczególnych powiatów poprzez:
 - Starostwo Powiatowe w Prudniku – Wydział Inżynierii i Ochrony Środowiska Powiatu (dotyczy gminy Biała, gminy Lubrza, gminy Prudnik);
 - Starostwo Powiatowe w Głubczycach (dotyczy gminy Branice, gminy Głubczyce, gminy Kietrz);

- o Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie (dotyczy gminy Nysa, gminy Głucholązy, gminy Korfantów, gminy Łambinowice, gminy Otmuchów, gminy Paczków, gminy Skoroszyce);
- o Zarząd Dróg Powiatowych w Brzegu (dotyczy gminy Grodków).

- Drogi gminne – burmistrzowie lub wójtowie poszczególnych 14 gmin: burmistrz Nysy, burmistrz Białej, wójt gminy Branice, burmistrz Głubczyc, burmistrz Głucholaz, burmistrz Grodkowa, burmistrz Kietrza, burmistrz Korfantowa, wójt Gminy Lubrza, wójt gminy Łambinowice, burmistrz Otmuchowa, burmistrz Paczkowa, burmistrz Prudnika, wójt gminy Skoroszyce.

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

Układ dróg krajowych

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

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

Węzły, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, to: „Przylesie” poprzez DW 401 oraz DW 403, „Prądy” poprzez DK 46 oraz DW 435 i „Dąbrówka” poprzez DK 45. Na obszarze OF PN 2020 drogi krajowe zapewniają powiązania między ważnymi ośrodkami społeczno-gospodarczymi regionu opolskiego (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle) oraz regionów sąsiednich. Z ogólnej sieci dróg krajowych województwa opolskiego naturalnie wyodrębniły się dwa szlaki komunikacyjne obsługujące kierunek wschód-zachód. Pierwszy z nich to tzw. „Szlak Staropolski” (droga krajowa nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

terenami uzdrowiskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów. Drugi szlak, tzw. „Szlak Podsudecki” lub „Trasa Podsudecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest on podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzyna-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach). Poniżej przedstawiono przebieg dróg krajowych przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020:

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

Układ dróg wojewódzkich

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

- DW nr 401: doprowadzająca ruch z części obszaru do autostrady A4 do węzła „Przylesie” (doprowadza ruch z gminy Grodków; a poprzez drogę krajową nr 46, ruch z powiatu nyskiego; zaś przez drogę krajową nr 41 ruch z większości powiatu prudnickiego – jadących w kierunku zachodnim, w tym do Wrocławia). W ciągu tej drogi znajduje się obwodnica Grodkowa.
- DW nr 405: Korfantów – Niemodlin – łącząca wschodnią część powiatu nyskiego (gm. Korfantów) z drogą krajową nr 46, a przez nią z autostradą A4 na węzle „Prądy”.
- DW nr 406: Nysa – Włostowa – łącząca Korfantów oraz Łambinowice z drogą krajową nr 46 i dalej z Nysą oraz autostradą A4 na węzle „Prądy”.
- DW 407: Nysa – Korfantów – łącznik – łącząca Korfantów z Nysą oraz DW 414.
- DW nr 411: Nysa – Głuchołazy – Konradów – przejście graniczne (Zlaté Hory) – o parametrach klasy G – doprowadza ruch z kierunku Wrocławia, Brzegu i Opola do uzdrowiska Głuchołazy na skraju Gór Opawskich i do przejść granicznych w atrakcyjnym rejonie turystycznym Jesenika.
- DW nr 414: wiążąca większą część powiatu prudnickiego (w tym Prudnik) z Opolem – stolicą województwa, a przez drogę nr 409 z autostradą A4 na węzle „Gogolin” (to powiązanie jest dogodne dla jadących autostradą w kierunku wschodnim). Droga 414 będzie też doprowadzać do węzła autostradowego Pruszków. W ciągu drogi 414 znajduje się obwodnica Białej.
- DW nr 416: relacji Racibórz w woj. śląskim – Kietrz – Głubczyce – Głogówek – Krapkowice – o parametrach klasy G – doprowadzająca ruch z powiatu głubczyckiego i części powiatu prudnickiego do autostrady A4 (na węzle „Dąbrówka Górna” lub „Gogolin”), a przez drogę krajową 45 do Opola – stolicy województwa (jadąc na północ do drogi 45 dociera się w Krapkowicach, a z południowej części powiatu głubczyckiego, jadąc drogą 416 na zachód, w Raciborzu).

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



Rysunek 5 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne

Układ dróg powiatowych

Do dróg powiatowych zalicza się drogi stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz te, które łączą między sobą siedziby poszczególnych gmin. Realizują one również funkcję lokalnych połączeń komunikacyjnych pomiędzy znajdującymi się tutaj wsiami a gminnym ośrodkiem usługowym, a także z innymi wiejskimi ośrodkami usługowymi gmin. Pozwalają też

przemieszczać się pomiędzy poszczególnymi wsiami. Długość dróg powiatowych (miejskich i poza miejskich) w poszczególnych powiatach kształtuje się następująco:

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

Gmina Biała

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

Gmina Lubrza

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

Gmina Prudnik

Gmina Prudnik położona jest w południowo-wschodniej części OF PN 2020, jest to znaczący ośrodek usługowy. Układ komunikacyjny gminy wyznaczają tranzytowe drogi krajowe: nr DK 40 relacji granica państwa (Głuchołazy) – Prudnik – Kędzierzyn-



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

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

Koźle – Ujazd – Pyskowice oraz nr DK 41 relacji Nysa – Prudnik – granica państwa (Trzebina). Drogi krajowe DK 40 i DK 41 pełnią istotną rolę w obsłudze ruchu na osi wschód-zachód w południowej części województwa opolskiego oraz w obsłudze ruchu przejść granicznych z Czechami. Obie drogi mają jednocześnie duże znaczenie dla powiązań komunikacyjnych gminy Prudnik, stanowiąc jej podstawowe osie komunikacyjne w powiązaniach regionalnych. Prudnik posiada dogodną sieć dróg powiatowych, których uzupełnieniem w wymiarze lokalnym są gęsto rozmieszczone drogi gminne.

Gmina Branice

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

Gmina Głubczyce

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

Gmina Kietrz

Gmina Kietrz położona jest w południowej części OF PN 2020. Jest to gmina przygraniczna, sąsiadująca z Republiką Czeską. Zewnętrzne powiązania komunikacyjne gminy wyznaczają drogi wojewódzkie numer: 416 relacji Krapkowice – Kietrz – Racibórz, 419 relacji Nowa Cerekwia – Branice oraz 420 relacji Kietrz – Pilszcz (granica państwa). Ich uzupełnienie stanowi 18 dróg powiatowych o numerach: 1221, 1223, 1224, 1227, 1234, 233, 1235, 1222, 1237, 1240, 1238, 1291, 1292, 1204, 1276, 2083, 2081, 2082. Poza tym układ komunikacyjny gminy tworzony jest przez gęstą sieć dróg gminnych.

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

Gmina Paczków

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

Gmina Otmuchów

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

Gmina Nysa

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



Biuro projektu:

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

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

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

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

Gmina Głuchołazy

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

Gmina Korfantów

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

Uzupełnieniem tutejszej sieci drogowej są drogi gminne, lokalne miejskie i wiejskie oraz drogi transportu rolnego o łącznej długości 59,71 km.

Gmina Łambinowice

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

Gmina Skoroszyce

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

Gmina Grodków

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

³ Gmina poza obszarem OF PN 2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

3.3 Informacje o zawartości, głównych celach projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. oraz powiązaniu z innymi dokumentami

3.3.1 Informacje o zawartości dokumentu

Projekt *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* w swej treści obejmuje następujące elementy:

1. Streszczenie
2. Diagnoza aktualnego stanu obszaru transportu w OF PN 2020.
 - 2.1 Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020
 - 2.2 Przegląd istniejących dokumentów strategicznych
 - 2.3 Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym
 - 2.4 Opis istniejącej sieci transportu zbiorowego wraz ze szczegółową inwentaryzacją połączeń oraz opracowaniem kartograficznym
 - 2.5 Opis istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla rowerów wraz ze szczegółową inwentaryzacją (popartą badaniami terenowymi)
 - 2.6 Diagnoza stanu infrastruktury pozostałych środków transportu
 - 2.7 Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020
 - 2.8 Opis istniejących rozwiązań i analiza funkcjonalności wdrożonych Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS)
 - 2.9 Diagnoza problemów, barier i ograniczeń komunikacyjnych w układzie funkcjonalnym obszaru objętego opracowaniem
 - 2.10 Wyniki badań preferencji i zachowań transportowych mieszkańców OF PN 2020 przeprowadzonych w ramach opracowania Badanie wśród mieszkańców OF PN 2020
 - 2.11 Inwentaryzacja generatorów ruchu na terenie OF PN 2020
- 3 Studium Komunikacyjne
 - 3.1 Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru OF PN 2020
 - 3.2 Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020

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

3.4 Analiza możliwości poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w OF PN 2020 wraz ze wskazaniem zasadnych do zastosowania innowacyjności w tym obszarze.

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

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

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

3.8 Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem analizy połączeń komunikacyjnych

4 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

4.1 Cel i zakres opracowania

4.2 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

4.3 Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.

4.4 Nyska Wizja Zero – cele do osiągnięcia dla minimalizacji wypadków

4.5 Podsumowanie

5 Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

5.1 Diagnoza stanu obecnego

5.2 Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodne przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową).

5.3 Rekomendacje dla OF PN 2020



Biuro projektu:

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

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

5.4 Projekt zintegrowanego systemu taryfowego na obszarze PN 2020 obejmujący wszystkie gałęzie transportu zbiorowego.

- 6 Wizja, cele i kierunki działań
- 7 System wdrażania Strategii
- 7.1 Układ podmiotowy
- 7.2 Układ funkcjonalny
- 7.3 Zasady Realizacji Strategii
- 8 Źródła finansowania Strategii
- 9 Monitoring i Ewaluacja Strategii

Oceniany Projekt Strategii... obejmuje Obszar Funkcjonalny Partnerstwa Nyskiego, który znajduje się w południowej części województwa opolskiego i obejmuje swoim zasięgiem 14 gmin wchodzących w skład 3 powiatów oraz gminę Grodków. W skład Partnerstwa wchodzi gminy: Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Nysa, Skoroszyce, Łambinowice, Korfantów, Biała, Lubrza, Prudnik, Kietrz, Branice, Głubczyce, Grodków oraz powiaty: nyski, prudnicki i głubczycki.

3.3.2 Główne cele projektu Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r. wraz z powiązaniem z innymi dokumentami

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej.

WIZJA

System komunikacyjny OF PN do roku 2030 umożliwi mieszkańcom swobodę przemieszczania się, bez względu na wybrany środek transportu, z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju.

CEL GŁÓWNY

Stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie to teren przyjazny dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. To miejsce sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

System transportowy na obszarze Partnerstwa Nyskiego w roku 2030 cechować będzie:

- **Nowoczesność** – wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii; zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również zastosowania nowoczesnego i ekologicznego taboru, przystosowanego do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.
- **Atrakcyjność** – dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców i turystów.
- **Konkurencyjność** – system komunikacji publicznej będzie konkurencyjny w zakresie cenowym i czasowym, będzie charakteryzował się wysoką jakością obsługi i oferowanych usług.
- **Efektywność** – system będzie zoptymalizowany pod kątem wykorzystania infrastruktury oraz organizacji ruchu, co zapewni sprawne i bezpieczne przewożenie towarów i przemieszczanie się osób na obszarze Partnerstwa.
- **Spójność** – zagwarantowanie dostępności komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo – siedziba gminy.
- **Możliwość integracji** – sposobność powiązania systemu komunikacji publicznej działającej na terenie OF PN z innym systemem komunikacji publicznej, innych jednostek terytorialnych bądź obszarów funkcjonalnych.
- **Zrównoważony rozwój systemu komunikacyjnego** – przy zagwarantowaniu możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno obecnych, jak i przyszłych pokoleń. Rozwój będzie odbywał się przy zastosowaniu zasad ograniczenia emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów, a także przez minimalizację wykorzystania gruntów i ograniczenie natężenia hałasu.



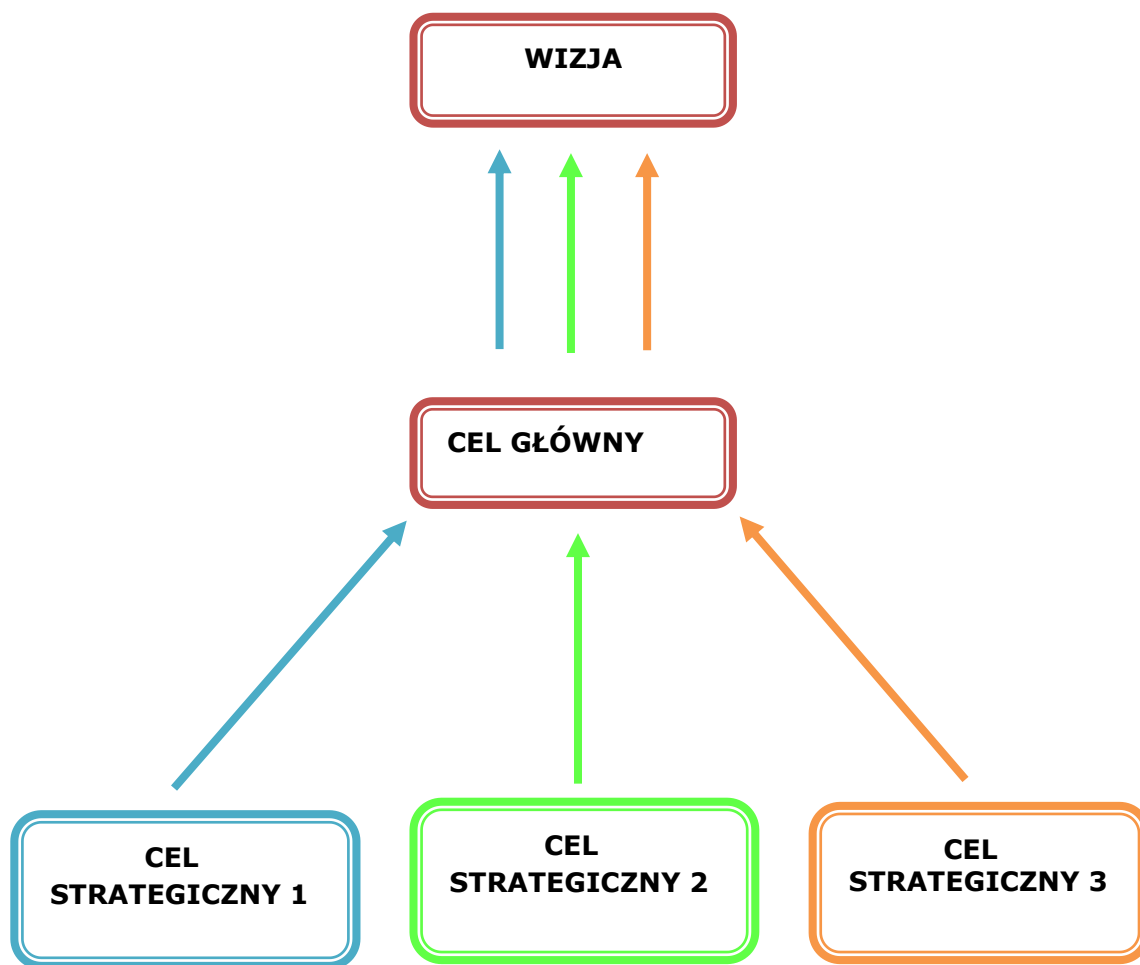
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Cele i kierunki działań

Ze względu na to, że Partnerstwo Nyskie to obszar funkcjonalny, poniższe cele mają charakter jednolity dla całego obszaru. Przyczynią się one do poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej OF PN 2020, przy jednoczesnym zachowaniu zasad rozwoju zrównoważonego.

Obszar funkcjonalny to wyodrębniony przestrzennie teren, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi oraz społeczno-gospodarczymi. Działania planowane w ramach Strategii mają zarówno charakter wewnętrzny, jak i zewnętrzny.



Cele strategiczne i cele szczegółowe definiują pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne oraz cele szczegółowe:

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1:** Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2:** Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3:** Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 1.4:** Ograniczenie emisji CO₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

- **CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1:** Poprawa jakości systemu drogowego.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2:** Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3:** Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

- **CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1:** Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
- **CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2:** Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

Spodziewane korzyści dla Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wynikające z realizacji celów i zadań *Strategii Rozwoju Transportu OF PN*:

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego, odzwierciedlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów przemieszczania się, pozostających w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.



Biuro projektu:

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

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

- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do przepływu rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.
- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc służących do odpoczynku.
- Budowa nowych ciągów dróg, usytuowanych z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN* zmierzają do poprawy funkcjonowania transportu publicznego na terenie OF PN 2020.

Z przeprowadzonych analiz, wynika że głównymi problemami jakie dotyczą transportu publicznego są: bardzo zły stan techniczny infrastruktury przystankowej oraz taboru autobusowego, brak skomunikowania dużej liczby miejscowości oraz mała częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy jakości i dostępności transportu publicznego, głównie poprzez remont istniejącej oraz budowę nowej infrastruktury przystankowej (w tym centrów przesiadkowych), zakup nowoczesnego taboru oraz lepsze dostosowanie tras oraz częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców OF PN 2020.

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

| | |
|-------------|--|
| Biała | – Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała. |
| Branice | – Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych. |
| Głuchołazy | – Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. – Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych. |
| Głubczyce | – Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury. |
| Grodków | – Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej. |
| Kietrz | – Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrz. |
| Korfantów | – Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych. |
| Łambinowice | – Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. – Remont infrastruktury kolejowej na terenie OF PN 2020. |
| Nysa | – Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. – Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa. |
| Otmuchów | – Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników. – Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha Remont zatok oraz przystanków autobusowych. |



Biuro projektu:

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

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

| | |
|-------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none">– Budowa zatok oraz przystanków autobusowych. |
| Paczków | <ul style="list-style-type: none">– Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).– Budowa zatok autobusowych. |
| Prudnik | <ul style="list-style-type: none">– Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).– Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik.– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.– Przebudowa zatok autobusowych.– Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP. |
| Skoroszyce | <ul style="list-style-type: none">– Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce. |
| Powiat głubczycki | <ul style="list-style-type: none">– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. |
| Powiat nyski | <ul style="list-style-type: none">– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego. |
| Powiat prudnicki | <ul style="list-style-type: none">– Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy. |
| OF PN 2020 | <ul style="list-style-type: none">– Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.– Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej. |

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN* zmierzają do poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach na obszarze OF PN 2020 oraz stworzenia dostatecznej liczby miejsc parkingowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że głównym problemem w obszarze transportu drogowego jest zły stan techniczny dróg, duża ilość niebezpiecznych skrzyżowań oraz brak miejsc parkingowych w centrach miejscowości.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowę obwodnic miejscowości, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowę nowych miejsc parkingowych.

| | | |
|--|------------|---|
| CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN | Biała | <ul style="list-style-type: none">– Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Remont dróg na terenie gminy Biała.– Budowa i przebudowa nowych parkingów w gminie Biała. |
| | Branice | <ul style="list-style-type: none">– Remont drogi Włodzienin – Wiechowice (do przejścia granicznego).– Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.– Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.– Budowa nowych parkingów w gminie Branice.– Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.– Budowa drogi gminnej w Lewicach. |
| | Głuchołazy | <ul style="list-style-type: none">– Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy. |

**Biuro projektu:**

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

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

| | |
|-----------|--|
| | <ul style="list-style-type: none">– Remont dróg powiatowych i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy. |
| Głubczyce | <ul style="list-style-type: none">– Dokończenie budowy obwodnicy miasta.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.– Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce. |
| Grodków | <ul style="list-style-type: none">– Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.– Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.– Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków. |
| Kietrz | <ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.– Remont drogi wojewódzkiej nr 416 z Głubczyc do granicy województwa, wraz z budową obwodnicy Kietrza.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz. |
| Korfantów | <ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej Gryżów – Jegielnica.– Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.– Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.– Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.– Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów. |
| Lubrza | <ul style="list-style-type: none">– Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.– Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.– Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.– Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40). |

| | |
|-------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza. - Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza. |
| Łambinowice | <ul style="list-style-type: none"> - Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. - Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. - Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie. - Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w Gminie Łambinowice. |
| Nysa | <ul style="list-style-type: none"> - Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa. - Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej. - Budowa i przebudowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa. - Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa. - Połączenie drogi 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41. - Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego. - Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu. - Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie. - Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa. - Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa. |
| Otmuchów | <ul style="list-style-type: none"> - Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej). - Wyznaczenie pasów do lewoskrętu. - Oznakowanie skrajni jezdni. - Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe. - Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych. - Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy. - Remont dróg gminnych oraz powiatowych. - Zwiększenie liczby miejsc parkingowych. - Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie. |



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

| | |
|-------------------|--|
| Paczków | <ul style="list-style-type: none">– Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.– Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętu.– Remont nawierzchni dróg na terenie Gminy Paczków.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich. |
| Prudnik | <ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.– Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.– Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.– Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.– Uzupelnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.– Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.– Budowa – zwiększenie ilości miejsc parkingowych.– Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.– Budowa obwodnic miasta Prudnik. |
| Skoroszyce | <ul style="list-style-type: none">– Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych.– Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46.– Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce. |
| Powiat głubczycki | <ul style="list-style-type: none">– Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.– Budowa obwodnicy Kietrza.– Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim. |
| Powiat nyski | <ul style="list-style-type: none">– Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.– Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.– Budowa nowych miejsc na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego. |
| Powiat prudnicki | <ul style="list-style-type: none">– Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.– Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.– Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.– Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. |

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Główne działania dla celu strategicznego: *Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN* zmierzają do stworzenia bezpiecznej i spójnej sieci ciągów pieszo rowerowych.

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że na terenie OF PN 2020 w wielu miejscach brakuje chodników wzdłuż dróg, brakuje wydzielonych tras rowerowych pomiędzy miejscowościami oraz brakuje spójnej sieci ścieżek rowerowych w centrach miejscowości oraz na terenach rekreacyjnych.

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez budowę wydzielonych ciągów pieszo rowerowych wzdłuż dróg łączących sąsiednie miejscowości, budowę ścieżek rowerowych na terenach rekreacyjnych, montaż stojaków rowerowych oraz utworzenie wypożyczalni rowerów.

| | | |
|---|-------------|--|
| CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN | Biała | – Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. |
| | Branice | – Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice. |
| | Głuchołazy | – Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy. |
| | Głubczyce | – Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim. – Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce. |
| | Grodków | – Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych. |
| | Kietrz | – Budowa dróg rowerowych. |
| | Korfantów | – Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów. |
| | Lubrza | – Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic. |
| | Łambinowice | – Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów. |

**Biuro projektu:**

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

| | |
|-------------------|--|
| Nysa | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa.– Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie Gminy Nysa.– Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.– Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy. |
| Otmuchów | <ul style="list-style-type: none">– Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.– Montaż stojaków rowerowych.– Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.– Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.– Wytyczenie oraz budowa chodników. |
| Paczków | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.– Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków. |
| Prudnik | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych na obszarze gminy Prudnik.– Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów. |
| Skoroszyce | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek pieszo - rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym. |
| Powiat głubczycki | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych. |
| Powiat nyski | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego. |
| Powiat prudnicki | <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim. |
| OF PN 2020 | <ul style="list-style-type: none">– Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.– Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej. |

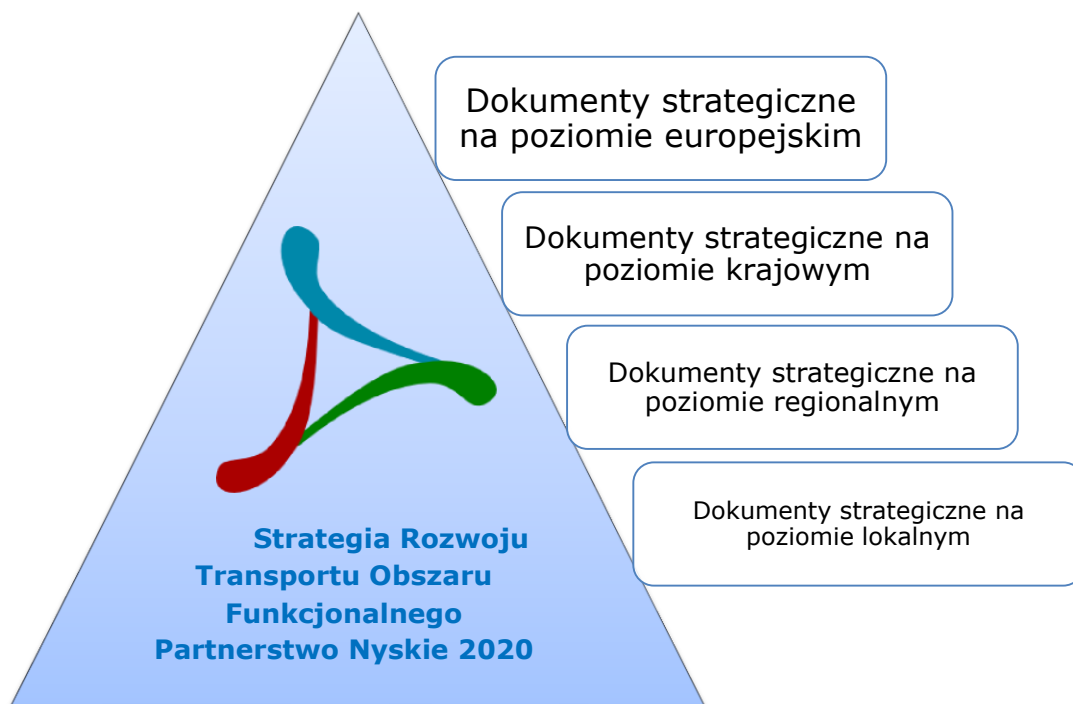
3.3.3 Powiązania z innymi dokumentami

W procesie tworzenia zapisów „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględniona została konieczność utrzymania ich zgodności z dokumentami planistycznymi wyższego rzędu. Spójność strategii jest zachowana zarówno w stosunku do aktów planowania strategicznego na

poziomie Unii Europejskiej, jak i tych na szczeblu krajowym i regionalnym. Strategia jest zgodna także z pozostałymi politykami realizowanymi w województwie opolskim oraz z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, powiatowym i gminnym.

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

Rysunek 6 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych



Źródło: Opracowanie własne



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

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

3.3.3.1 Dokumenty europejskie



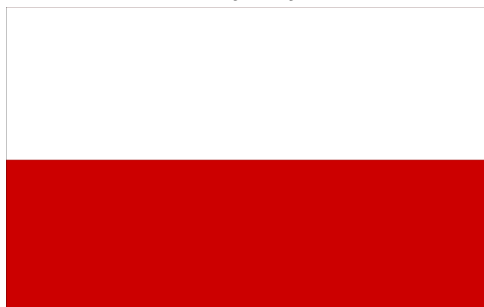
„Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnia zapisy najważniejszych dokumentów dotyczących polityki transportowej na poziomie europejskim. Zapisy te transponowane są również w dokumentach krajowych i regionalnych. Dlatego też ograniczono się jedynie do przedstawienia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

unijnej polityki transportowej, bez przytaczania konkretnych ich zapisów:

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

- Komunikat Komisji: Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych.
- Program Marco Polo.
- Komunikat Komisji: Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru.
- Komunikat Komisji: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego.
- Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście.

3.3.3.2 Dokumenty krajowe



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

„Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015”

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

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

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



Biuro projektu:

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

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

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

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

„Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia”

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

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

Dokument definiuje wśród celów szczegółowych m.in.: *Zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, Wspieranie rozwoju i znaczenia miast subregionalnych oraz Rozwijanie potencjału rozwojowego i absorpcyjnego obszarów wiejskich* (w ramach celu 1.2. *Tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania*

procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi). W ramach celu 2.2. *Wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe* wskazano cel *Usługi komunikacyjne*. Ponadto określono cel 2.5. *Zwiększanie dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich na obszarach o najniższej dostępności*.

W dokumencie stwierdzono, że poprawa dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich, a także powiązań komunikacyjnych między głównymi ośrodkami miejskimi w regionach oraz między miastami i obszarami wiejskimi, ma duże znaczenie dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych. Będzie to sprzyjać pojawieniu się powiązań funkcjonalnych między poszczególnymi ośrodkami. To zaś korzystnie wpłynie na przepływ procesów rozwojowych na obszary słabiej rozwijające się. Podkreślono, że duże znaczenie ma tutaj uruchamianie stałych połączeń komunikacji publicznej w obrębie danego regionu. Upowszechniane mają być takie działania jak wprowadzenie biletów aglomeracyjnych, czy koordynacja rozkładów jazdy.

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

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju”

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



Biuro projektu:

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

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

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

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

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

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

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

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

- radykalna poprawa stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni), rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych na najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach z siecią transeuropejską,
- unowocześnienie kolei poprzez rozszerzenie zakresu konkurencji między operatorami (w ruchu pasażerskim i towarowym) dla dostosowania tego podsystemu do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach, przy

równoczesnej poprawie efektywności; radykalna poprawa stanu infrastruktury przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów dostępu do niej,

- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach,
- poprawa jakości transportu w miastach, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego, poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych,
- poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i regionach, w tym przez wprowadzanie ułatwień i zachęt (współfinansowanie) dla organizowania sieci kolei aglomeracyjnych, wymiany taboru, rozbudowy i modernizacji stanu technicznego infrastruktury,
- rozwój systemów intermodalnych poprzez uściślenie form pomocy Państwa, oraz wprowadzenie zachęt prawnych i podatkowych,
- rozwój rynku usług lotniczych – zniesienie barier, szczególnie dla małych przewoźników i lotnisk regionalnych,
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu do nich w skali regionów i kraju,
- wspieranie przewoźników w rozszerzaniu oferty obsługi transportowej pasażerów i towarów w relacjach transeuropejskich oraz międzykontynentalnych,
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego przez modernizację wybranych części infrastruktury oraz wsparcie przedsiębiorców w odnowie floty.

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

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

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

- konsekwentną modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
- modernizację infrastruktury dworców i przystanków kolejowych,



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

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

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

3.3.4 Dokumenty regionalne



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

„Strategia Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”

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

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

- Zbyt mała liczba obwodnic oraz przepraw mostowych przez rzekę Odrę, a także niedostateczne parametry techniczne dróg i obiektów mostowych.

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

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

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

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

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

Realizacja działań planowanych w ramach opracowywanego dokumentu strategicznego, bezpośrednio przyczyni się do eliminacji ww. braków w systemie transportowym województwa oraz do osiągnięcia celów sformułowanych w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.”.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

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



Biuro projektu:

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

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

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

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

3.3.5 Dokumenty lokalne

W podrozdziale odniesiono się do zapisów dokumentów strategicznych na poziomie poszczególnych powiatów i gmin. Przeanalizowane strategie mają charakter ogólny, wskazują jednak najważniejsze niedobory w systemie transportowym oraz formułują cele strategiczne dotyczące systemu transportowego i komunikacyjnego na konkretnych obszarach.

„Strategia Rozwoju Powiatu Prudnickiego”



W przeprowadzonej analizie zawartej w Strategii wskazano na nierównowagi strukturalne występujące w powiecie. W odniesieniu do infrastruktury transportowej oraz systemu komunikacyjnego wskazano: zbyt dużą ilość dróg o złej jakości nawierzchni oraz niedobór obwodnic i bezpiecznych ciągów komunikacyjnych.

Podczas analizy słabych i mocnych stron powiatu w obszarze *Infrastruktura techniczna i rynek nieruchomości* ponownie wskazano złą jakość dróg. Jednocześnie podkreślono, że sieć dróg jest dobrze rozwinięta – gęstość dróg występujących na analizowanym obszarze jest wystarczająca.

„Strategia Rozwoju Wspólnoty Międzygminno-Powiatowej Ziemi Nyskiej na lata 2004-2015”



Wśród słabych stron Wspólnoty Nyskiej zidentyfikowanych w Strategii wskazano słaby poziom infrastruktury technicznej we wszystkich obszarach – w tym w obszarze infrastruktury drogowej.

Jedną ze wskazanych szans jest rozwój i modernizacja sieci komunikacyjnej oraz działania na rzecz środowiska, wśród których ujęto działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportowego. Jako cele operacyjne w obszarze *Infrastruktura, komunikacja* wskazano m.in.:

- rozwój i modernizację sieci komunikacyjnej i telekomunikacyjnej,
- dostosowanie systemu komunikacji do potrzeb społecznych,
- zorganizowanie kolejowych przejść granicznych,
- wykorzystanie szlaków kolejowych dla potrzeb turystyki.

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego dla Powiatu Nyskiego (Plan transportowy)”

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego jest bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju zapewnia zachowanie równowagi między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz tymi z zakresu ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. *Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.*
- Cel 2. *Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.*
- Cel 3. *Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.*
- Cel 4. *Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.*



Biuro projektu:

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

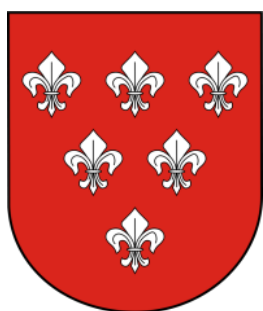
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

- Cel 5. *Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.*
- Cel 6. *Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.*

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2025 r. należą:

- Połączenie komunikacji kołowej z kolejową.
- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej powiatu. Rozwój infrastruktury drogowej, w szczególności tras szybkiego ruchu.

„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015”



„Strategia Rozwoju Gminy Nysa na lata 2004-2015” jest dokumentem określającym kierunki rozwoju gminy w zmieniających się warunkach zewnętrznych i wewnętrznych.

Wśród słabych stron Gminy Nysa wskazano zły stan techniczny infrastruktury transportowej i niską jakość oferowanych usług w tym zakresie.

W ramach Priorytetu I Wzmocnienie konkurencyjności gospodarki zawarto cel strategiczny *Poprawa komunikacji i współpracy regionalnej i ponadregionalnej.*

Według zapisów Strategii: *Wzrost atrakcyjności gospodarczej, obok czynników wewnętrznych, uwarunkowany jest również wpływem czynników zewnętrznych, a dotyczących regionalnych i ponadregionalnych powiązań gminy. Biorąc pod uwagę fakt, iż najbardziej atrakcyjne z punktu widzenia rozwoju terenów inwestycyjnych są obszary położone w bezpośrednim lub bliskim sąsiedztwie autostrady, konieczna jest poprawa i zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów aktywności gospodarczej. Cel ten winien być osiągany poprzez sukcesywną modernizację i przebudowę dróg o znaczeniu regionalnym (krajowych i wojewódzkich) oraz realizację obwodnic miasta. Korzystne powiązanie obszarów Gminy z układem transportowym regionu opolskiego oraz krajowego może być jednym z ważnych atutów zwłaszcza dla pozyskania inwestorów sfery produkcyjnej.*

„Wariantowa koncepcja programowo-przestrzenna tras rowerowych na terenie miasta i gminy Nysa”

Koncepcja ma na celu wskazanie najefektywniejszego wariantu przedsięwzięcia o charakterze publicznym, polegającego na budowie tras rowerowych na terenie gminy Nysa.

Koncepcja ma stać się podstawą do podjęcia przez władze gminy Nysa decyzji o przystąpieniu do inwestycji i wyboru wariantu techniczno-lokalizacyjnego. Ma także na celu określenie orientacyjnych kosztów inwestycyjnych Przedsięwzięcia i propozycji etapowania. W koncepcji przedstawiono:

- możliwe rozwiązania technologiczne, ich porównanie pod względem techniczno-ekonomicznym i oddziaływania na środowisko,
- wskazanie preferowanej opcji technologicznej, lokalizacyjnej i organizacyjnej przedsięwzięcia,
- wyliczenie kosztów inwestycji,
- zagrożenia mogące mieć wpływ na niepowodzenie przedsięwzięcia.

Opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnić będzie zapisy ww. koncepcji.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze Gminy Nysa i Gminy Otmuchów”

Podstawowym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest stworzenie efektywnego systemu komunikacji publicznej. Cel planu będzie osiągnięty poprzez:

- Integrację publicznego transportu zbiorowego w wymiarze przestrzennym i tworzącym spójną ofertę z udziałem różnych form transportu, w tym przewozów kolejowych oraz różnych kategorii przewozów: gminnych, powiatowych i wojewódzkich.
- Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez wprowadzenie rozwiązań i technologii tradycyjnych zmniejszających hałas oraz emisję zanieczyszczeń do środowiska, np. w postaci rozwoju przewozów autobusami z silnikami wyposażonymi w proekologiczne systemy napędowe.
- Zapewnienie dostępności do usług transportu publicznego, w tym dla osób niepełnosprawnych.
- Utrzymanie mobilności na terenach zurbanizowanych poprzez m.in. ograniczanie zjawiska kongestii.
- Poprawę bezpieczeństwa w transporcie poprzez zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych.
- Zapewnienie powiązań komunikacją zbiorową terenów miejskich z obszarami podmiejskimi adekwatnie do występowania zjawiska suburbanizacji.

Opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” uwzględnić będzie cele ww. planu.



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

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

„Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025”



„Strategia Rozwoju Gminy Biała na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025” wśród słabych stron Gminy Biała wskazuje m.in. brak dogodnych połączeń autobusowych oraz brak linii kolejowej.

W ramach celu strategicznego nr 3 *Rozwój Przestrzeni Publicznych Gminy Biała* zwrócono uwagę m.in. na konieczność działań związanych z remontami i modernizacją dróg oraz budową chodników.

„Strategia Rozwoju Gminy Branice do roku 2013”



Ze względu na brak aktualnego dokumentu strategicznego, analizy dokonano na podstawie dokumentu obowiązującego do 2013 r.

Dokument zakłada w ramach Priorytetu I. *Przestrzeń* realizację celu strategicznego *Rozwój i poprawa systemu komunikacyjnego*, a w nim celów szczegółowych: *Poprawa i rozwój układu sieci drogowej* oraz *Poprawa systemu transportu publicznego w przemieszczaniu osób*.

Podstawą do określenia celów dotyczących transportu była dokonana analiza SWOT oraz przeprowadzone badania ankietowe. Obszar transportu publicznego na terenie gminy źle i bardzo źle oceniła ponad połowa respondentów, a pozytywnie wyraziło się o nim jedynie 11,1% badanych.

„Strategia Rozwoju Gminy Głubczyce”



Wśród słabych stron gminy zidentyfikowanych w Strategii wskazano m.in.: niewystarczający stopień połączeń komunikacyjno-drogowych, likwidację istniejących połączeń kolejowych oraz zły stan techniczny dróg.

Strategia zakłada realizację celu strategicznego *Rozwój infrastruktury technicznej, przemysłu i usług*, a w nim działania mające na celu podniesienie standardu infrastruktury komunikacyjnej.

„Strategia Rozwoju Gminy Głuchołazy”



Wśród głównych nierównowag w gminie wskazano słabą komunikację, a w jej obrębie – brak możliwości szybkiego przemieszczenia się w różne strony kraju i brak obwodnicy wokół miasta.

Ponadto jako słabe strony w obszarze *Infrastruktura Techniczna* wskazano niedomagania infrastruktury komunikacyjnej, w tym drogowej, w szczególności zaś niedostępność połączeń komunikacyjnych dla osób niepełnosprawnych.

Wizja gminy w 2020 r. zakłada, iż będzie ona dobrze skomunikowana z regionem, krajem, Europą, ze szczególnym uwzględnieniem czeskiego sąsiada.

Wśród najważniejszych działań w zakresie *Infrastruktury technicznej i drogowej* wymienia się działania nakierunkowane na rozwój i modernizację sieci komunikacyjnej, dostosowanie komunikacji do potrzeb mieszkańców, wykorzystanie szlaków kolejowych, wprowadzenie ruchu tranzytowego oraz aktywizację infrastruktury drogowej.

„Strategia Rozwoju Gminy Grodków na lata 2014-2023”



Wśród słabych stron gminy wymienia się m.in. niską jakość dróg oraz niewielką liczbę ścieżek i tras rowerowych. Zwraca się ponadto uwagę na zróżnicowanie stanu technicznego dróg – w szczególności podkreśla się gorszy stan dróg wojewódzkich (nr 385 oraz 378) oraz dróg powiatowych. Wśród działań przyczyniających się do realizacji celów operacyjnych Strategii wymienia się m.in. działania związane z polityką komunikacyjno-transportową: kontrolę prędkości ruchu pojazdów na drogach; poziome i pionowe oznakowanie ulic; oznakowanie poboczy i przejść dla pieszych; budowę, przebudowę oraz remonty dróg znajdujących się na terenie gminy Grodków wraz z infrastrukturą towarzyszącą; modernizację dróg dojazdowych do gruntów rolnych oraz modernizację i przebudowę dróg gminnych.



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

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

„Strategia Rozwoju Gminy Kietrz na lata 2012-2020”



Wśród słabych stron gminy wskazano m.in. odległość od głównych, strategicznych szlaków komunikacyjnych, brak wykorzystania gminnej infrastruktury kolejowej dla potrzeb transportu osobowego i towarowego, postępującą degradacją istniejącej infrastruktury. Ponadto wskazuje się na słabo rozwinięty transport zbiorowy oraz przestarzały, niespełniający standardów jakości, tabor autobusowy. Niską ocenę otrzymał również stan techniczny dróg o znaczeniu lokalnym, który negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa drogowego.

W ramach Obszaru kluczowego I: *Gospodarka lokalna, przedsiębiorczość i aktywizacja zawodowa* zakłada się realizację celu strategicznego *Dostępność komunikacyjna i bezpieczeństwo drogowe*, a w nim realizację celów operacyjnych: *Modernizacja gminnego układu drogowego* oraz *Budowa infrastruktury i usprawnienie systemu drogowego*.

„Strategia Rozwoju Gminy Korfantów do 2020 roku”



Wśród obszarów problemowych w gminie wskazano m.in. problem złego stanu sieci infrastruktury komunikacyjnej oraz złego stanu dróg powiatowych i gminnych, które w dużym stopniu wymagają modernizacji i remontów.

Z uwagi na słabą ocenę dostępności transportu zbiorowego przez mieszkańców, zwraca się szczególną uwagę na rolę jaką powinien odgrywać transport zbiorowy z okolicznych miast do Korfantowa (w tym także transport kolejowy).

W analizie SWOT (Sfera społeczna/ Słabe strony) sieć komunikacji zbiorowej uznano za rozwiniętą w stopniu średnim. Plan rozwoju infrastruktury technicznej przewiduje na terenie gminy modernizację dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

W ramach powyższego działania planuje się rozbudowę i utrzymanie infrastruktury drogowej, co traktowane jest przez mieszkańców jako priorytetowe zadanie dla samorządu (odpowiedzi takiej udzieliło aż 60% ankietowanych). Dlatego *Modernizując drogi, gmina będzie pamiętać o infrastrukturze towarzyszącej, takiej jak chodniki, ścieżki rowerowe i oświetlenie, poprawiające bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w miejscach o szczególnie natężonym ruchu samochodowym*.

„Strategia Rozwoju Gminy Lubrza na lata 2014-2020”



W przeprowadzonej w Strategii analizie SWOT wśród słabych stron gminy wymienia się m.in. niezadowalający stan nawierzchni dróg przebiegających przez gminę, niewystarczającą ilość chodników we wsiach oraz braki w oświetleniu głównych ciągów komunikacyjnych we wsiach.

Rozwój komunikacyjny wymienia się jako jeden z czterech najważniejszych obszarów wśród sfer rozwojowych Gminy Lubrza.

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Łambinowice na lata 2005-2015”



W Planie zakłada się działania mające na celu poprawę stanu infrastruktury drogowej, w tym m.in. modernizację dróg wojewódzkich i dróg powiatowych, budowę chodników oraz tras rowerowych, modernizację oświetlenia ulicznego, oznakowanie dróg gminnych oraz przystosowanie dróg transportu rolnego do przejazdu ciężkimi maszynami rolniczymi.

W kontekście komunikacji zbiorowej zakłada się przede wszystkim rozszerzenie zakresu sieci przystanków o nowe tereny mieszkaniowe.

„Strategia Rozwoju Gminy Otmuchów na lata 2004-2020”



W analizie SWOT Gminy Otmuchów w obszarze *Infrastruktura techniczna* wśród słabych stron wskazano zły stan techniczny dróg oraz słabo rozwiniętą sieć kolejową.

Jednym z Celów strategicznych ujętych w Strategii jest *Modernizacja i rozwój miejscowego potencjału gospodarczego*. Wśród celów operacyjnych zakłada się *Rozwój i modernizację sieci dróg*, w tym: poprawę jakości dróg w celu osiągnięcia standardów UE, odciążenie układu komunikacyjnego miasta, w szczególności jego zabytkowego centrum, oraz zapewnienie połączeń drogowych z planowanymi obiektami przemysłowymi.



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

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

„Plan Rozwoju Lokalnego Gminy Paczków 2004-2013”



W Planie Rozwoju Lokalnego dokonano oceny barier i problemów związanych z siecią drogową oraz zaplanowano zadania nakierunkowane na poprawę zdiagnozowanych problemów. Problemem sieci drogowej jest jej zły stan. Nawierzchnia dróg jest zniszczona, wymagają one również modernizacji w celu podniesienia ich nośności i zwiększenia szerokości. Problemem jest także brak chodników przy większości dróg znajdujących się na terenie gminy. Systematycznie rosnący ruch powoduje konieczność wykonywania częstszych remontów dróg, w celu podniesienia ich standardu. W zakresie infrastruktury kolejowej problemem jest utrzymanie połączeń, umożliwiających komunikację z większymi miastami regionu.

Wśród zadań polegających na poprawie sytuacji w gminie wymienia się: budowę i modernizację dróg gminnych, budowę chodników, rozbudowę sieci ulic oraz wyznaczenie i budowę tras turystycznych (ścieżki rowerowe itp.).

„Strategia Rozwoju Gminy Prudnik na lata 2010-2020”



W analizie SWOT wskazano słabe strony Gminy Prudnik, zarówno w odniesieniu do otoczenia wewnętrznego jak i zewnętrznego. W zakresie transportu wskazano tutaj: brak rozwiniętej sieci ścieżek rowerowych oraz obniżanie się rangi komunikacji kolejowej jako czynnika rozwojowego.

Wśród zadań, które przyczynią się do realizacji celów ogólnych i szczegółowych Strategii wskazano: budowę ścieżek rowerowych, budowę dróg dojazdowych i parkingów obsługujących zbiornik Piorunkowice, a także modernizację i budowę dróg.

„Strategia Rozwoju Gminy Skoroszyce na lata 2014-2023”



W Analizie SWOT wśród słabych stron gminy wymieniono m.in. brak transportu zbiorowego łączącego Skoroszyce z wszystkimi pozostałymi miejscowościami w gminie oraz brak bezpośredniego połączenia gminy z Opolem, a także słaby stan dróg lokalnych (część dróg wciąż pozostaje nieutwardzona).

Jednym z celów strategicznych zdefiniowanych w Strategii jest *Rozbudowa infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, komunalnej i ochrony środowiska*. Wśród celów operacyjnych wskazano działania mające na celu modernizację dróg znajdujących się na terenie gminy wraz z ich infrastrukturą towarzyszącą oraz budowę chodników i tras rowerowych.

3.4 Informacje o metodach zastosowanych przy sporządzaniu prognozy

W celu sporządzenia Prognozy przeprowadzono następujące prace:

- zaznajomiono się z projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030*,
- przeanalizowano cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym, krajowym i wojewódzkim, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu;
- zaznajomiono się z danymi ekofizjograficznymi oraz innymi dostępnymi opracowaniami sozologicznymi obejmującymi obszar objęty Prognozą,
- zapoznano się z literaturą przedmiotu,
- poddano analizie i ocenie istniejący stan środowiska oraz określono potencjalne jego zmiany w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu,
- wykonano macierze oddziaływań kierunków działań zaproponowanych w projekcie Strategii na elementy środowiska oraz na środowisko przyrodnicze jako całość,
- określono potencjalne oddziaływania na środowisko, które mogą wynikać z realizacji działań opisanych w projekcie Strategii.

W celu dokonania oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko zastosowano metodę macierzy interakcji, metodę kartograficzną i metodę opisową. Najpierw stworzono tabelę, gdzie w jej kolumnach określono elementy środowiska, na które może oddziaływać realizacja kierunków działań wynikających z ocenianego projektu Strategii. Natomiast w wierszach tabeli opisano kierunki działań. Oceny dokonano osobno dla każdego kierunku działań w ramach danego obszaru.

Oceniając kierunki działań zastosowano następującą skalę oceny:

- 0 brak wpływu
- + może wystąpić pozytywne oddziaływanie
- może wystąpić negatywne oddziaływanie
- +/- realizacja planowanego działania może spowodować pozytywne jak i negatywne oddziaływanie



Biuro projektu:

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

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

Charakter oddziaływania opisano następującymi symbolami.

| | |
|----|------------------|
| B | bezpośrednie |
| P | pośrednie |
| W | wtórne |
| Sk | skumulowane |
| K | krótkoterminowe |
| Ś | średnioterminowe |
| D | długoterminowe |
| St | stałe |
| C | chwilowe |

W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań tylko analizowano możliwość ich wystąpienia.

Do wykonania macierzy zastosowano metodę ekspercką polegającą na określeniu potencjalnych oddziaływań, które mogą wystąpić na etapie realizacji działań zaproponowanych w ocenianym dokumencie.

Prognoza obejmuje obszar objęty projektem *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030* wraz z obszarami pozostającymi w zasięgu oddziaływania wynikającego z realizacji działań założonych w ocenianym dokumencie. Prognoza sporządzona została w formie opisowej i kartograficznej. Informacje zawarte w niniejszej prognozie oddziaływania na środowisko zgodnie z artykułem 52 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska i ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 ze zm.) są opracowane stosownie do stanu współczesnej wiedzy i metod oceny oraz dostosowane do zawartości i stopnia szczegółowości projektowanego dokumentu.

3.5 Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele i inne problemy środowiska zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu

Cele ochrony środowiska ustanowione na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu oraz sposoby w jakich te cele zostały uwzględnione podczas opracowywania dokumentu przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 2 Cele ochrony środowiska

| Lp | Nazwa dokumentu | Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu | Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie |
|---|---|--|--|
| DOKUMENTY O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM I WSPÓLNOTOWYM | | | |
| 1 | Strategia Europa 2020 - przyjęta przez Radę Europejską dnia 17 czerwca 2010 r | Jako główne cele wskazuje się: przeciwdziałanie zmianom klimatu poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, rozwój technologii przyjaznych środowisku, poprawę efektywności energetycznej oraz większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. | Strategia dla OF PN 2020 przewiduje szereg działań dla powstrzymania zmian klimatycznych i ograniczenia skutków środowiskowych transportu poprzez ograniczenie emisji CO ₂ , rozwój i modernizację infrastruktury i wdrażanie taboru z technologiami eliminującymi bądź minimalizującymi negatywne oddziaływanie, a także wspieranie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym rozwoju infrastruktury transportu rowerowego. |
| 2 | Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – dokument z 28 marca 2011 r | Nadrzędnym celem dokumentu jest stworzenie jednolitego, europejskiego obszaru transportu, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysoką efektywnością i konkurencyjnością, oszczędnym wykorzystaniem nieodnawialnych zasobów naturalnych oraz niskim poziomem emisji gazów cieplarnianych, z także wysokim poziomem bezpieczeństwa. | Strategia dla OF PN 2020 przewiduje zmniejszenie uciążliwości transportu, poprzez rozwój transportu publicznego i integrację różnych form transportu, wzrost wykorzystywania pojazdów z napędem na niskoemisyjne paliwa, rozwój transportu multimodalnego, wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa w poszczególnych gałęziach transportu. |



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

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

| Lp | Nazwa dokumentu | Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu | Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie |
|----|---|---|--|
| 3 | Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz siedlisk przyrodniczych (Konwencja Berneńska) sporządzona 19 września 1979 r. w Bernie, ratyfikowana w 1995 r. | Ochrona gatunków dzikiej flory i fauny oraz ich siedlisk naturalnych. Zachowanie populacji dzikiej fauny i flory. | Strategia dla OF PN 2020 przewiduje realizację zadań prowadzących do ograniczania uciążliwości środowiskowych transportu. Planowane inwestycje realizowane będą z zachowaniem środków minimalizujących wpływ na florę, faunę i siedliska naturalne. |
| 4 | Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (tzw. Dyrektywa siedliskowa) | Celem Dyrektywy jest zachowanie siedlisk naturalnych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty w stanie sprzyjającym ochronie lub w celu odtworzenia takiego stanu. | Zadania przewidziane w Strategii dla OF PN 2020 pośrednio będą wspierać będą działania ukierunkowane na rozwój infrastruktury ograniczającej wpływ na środowisko w tym gatunki flory, fauny i siedliska naturalne. Dla zadań realizowanych w bliskim sąsiedztwie lub na terenie obszarów Natura 2000 przewidziane zostaną środki minimalizujące, adekwatne do zidentyfikowanego wpływu przedsięwzięcia zidentyfikowanego na etapie oceny oddziaływania na środowisko |
| 5 | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywa ptasia) | Celem Dyrektywy jest ochrona wszystkich gatunków ptactwa występującego naturalnie w stanie dzikim na europejskim terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej. | Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 polegających głównie na remoncie/ przebudowie bądź budowie nowych odcinków dróg mogą potencjalnie wpływać na obszary Natura 2000 znajdujące się w otoczeniu przedsięwzięć, przy czym żadna z inwestycji nie będzie realizowana bezpośrednio na terenie Obszarów Specjalne Ochrony. Dla zadań realizowanych w bliskim sąsiedztwie obszarów Natura 2000 przewidziane zostaną środki minimalizujące, adekwatne do zidentyfikowanego wpływu przedsięwzięcia zidentyfikowanego na etapie oceny oddziaływania na środowisko. |

| Lp | Nazwa dokumentu | Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu | Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie |
|----|---|---|---|
| 6 | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy | Dyrektywa ustanawia środki służące ochronie środowiska i zdrowia ludzkiego, poprzez zapobieganie i zmniejszanie negatywnego wpływu, wynikającego z wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi oraz zmniejszenie ogólnych skutków użytkowania zasobów i poprawę efektywności takiego wykorzystania. | Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego rozwoju systemu komunikacyjnego przy zastosowaniu zasad ograniczenia odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów. |
| 7 | Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy | Dyrektywa ustanawia środki mające na celu utrzymanie jakości powietrza, tam gdzie jest ona dobra i poprawę w pozostałych przypadkach oraz zapobieganie, unikanie lub ograniczanie szkodliwych oddziaływań na zdrowie ludzi i środowisko, określa krajowe cele w zakresie redukcji poziomu dwutlenku siarki, pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5, ołowiu, tlenku węgla, dwutlenku azotu, benzenu i ozonu w powietrzu. | Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego rozwoju systemu komunikacyjnego przy zastosowaniu zasad ograniczenia emisji CO2. |
| 8 | Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej – Ramowa Dyrektywa Wodna | Dyrektywa ustanawia ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej oraz zobowiązuje państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych, w myśl zasady zrównoważonego rozwoju. | Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 może potencjalnie wpływać na środowisko wodne, jednak działania te mogą być w dużym stopniu minimalizowane, pod warunkiem stosowania rygorystycznych przepisów prawa z zakresu ochrony środowiska i przyrody oraz przyjętych w Strategii zasad zrównoważonego rozwoju transportu i stosowania nowoczesnych technik. |



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

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

| Lp | Nazwa dokumentu | Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu | Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie |
|---------------------------------------|---|--|---|
| DOKUMENTY O ZNACZENIU KRAJOWYM | | | |
| 9 | Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 | SPA 2020 wskazuje cele i kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć w najbardziej wrażliwych sektorach i obszarach w okresie do roku 2020: gospodarce wodnej, rolnictwie, leśnictwie, różnorodności biologicznej i obszarach prawnie chronionych, zdrowiu, energetyce, budownictwie, transporcie, obszarach górskich, strefie wybrzeża, gospodarce przestrzennej i obszarach zurbanizowanych. | Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego, zintegrowanego i niskoemisyjnego transportu. Nie spowoduje to niekorzystnego oddziaływania na klimat, działania te wręcz przeciwnie wpłyną korzystnie na klimat. Rozwój będzie odbywał się przy zastosowaniu zasad ograniczenia emisji CO ₂ . Proponowane inwestycje realizowane będą w technologii zabezpieczającej przedsięwzięcia na wypadek zachodzących zmian klimatu w czasie ekstremalnych warunków pogodowych. Eksploatacja przedsięwzięć nie będzie wrażliwa na zmiany klimatu (np. ekstremalne opady, gwałtowne burze i wiatry, wysokie temperatury), ponieważ proponowane rozwiązania dostosowane są do przewidywanych warunków atmosferycznych. |
| 10 | Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 (Narodowa Strategia Spójności) | W dokumencie tym sformułowane są najważniejsze wyzwania dla kraju oraz określone cele zmierzające do osiągnięcia spójności społeczno-gospodarczej i terytorialnej w skali Unii Europejskiej. | Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej, przewidziana w działaniach Strategii dla OF PN 2020 ma podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów, co przeciwdziałać będzie marginalizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej. |
| 11 | Polityka ekologiczna państwa w latach 2009 – 2012 z perspektywą do roku 2016 – dokument z 22 maja 2009 r | Celem dokumentu jest m. in.: Przywrócenie właściwej roli planowania przestrzennego na obszarze całego kraju, w szczególności dotyczy to miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które powinny być podstawą lokalizacji nowych inwestycji. | Realizacja zadań przyjętych w Strategii dla OF PN 2020 prowadzić będzie do zrównoważonego, zintegrowanego i niskoemisyjnego transportu. W przypadku zaistnienia sytuacji rozbudowy/budowy infrastruktury w miejscu występowania chronionych gatunków flory, fauny, siedlisk przyrodniczych, podjęte zostaną działania |

| Lp | Nazwa dokumentu | Cele ochrony środowiska istotne z punktu widzenia projektowanego dokumentu | Sposób uwzględnienia w projektowanym dokumencie |
|----|-----------------|---|--|
| | | Zachowanie bogatej różnorodności biologicznej polskiej przyrody na różnych poziomach organizacji: na poziomie wewnątrzgatunkowym (genetycznym), gatunkowym oraz ponadgatunkowym (ekosystemowym), wraz z umożliwieniem zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju, który w sposób niekonfliktowy współistnieje z różnorodnością biologiczną. | minimalizujące, adekwatne do zidentyfikowanego wpływu przedsięwzięcia zidentyfikowanego na etapie oceny oddziaływania na środowisko. |



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

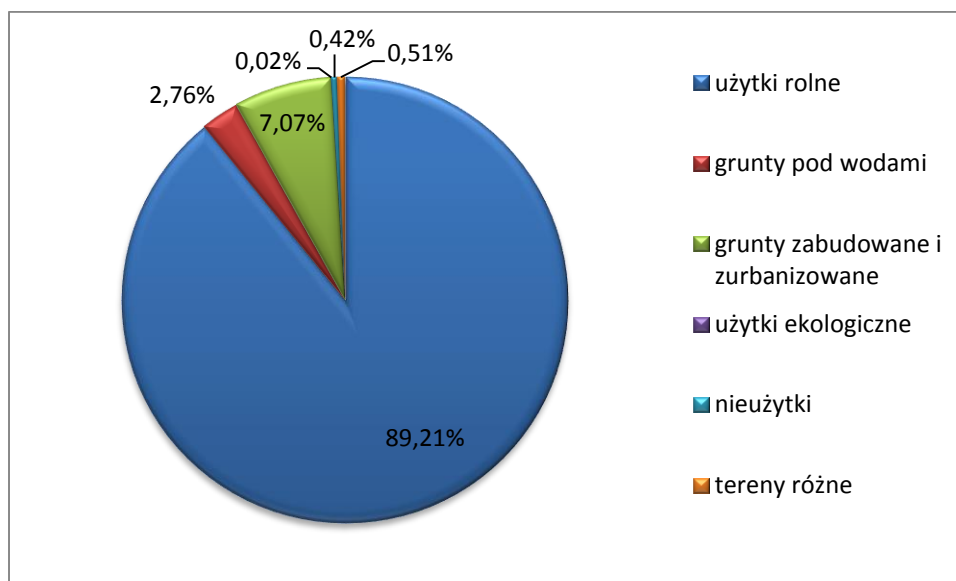
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

4 Istniejący stan środowiska na obszarze obejmującym projektowany dokument oraz na obszarze objętym przewidywanym znaczącym oddziaływaniem a także potencjalne zmiany tego stanu w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

4.1 Struktura użytkowania gruntów

Strukturę użytkowania gruntów na terenie OF PN 2020 odzwierciedla układ zagospodarowania przestrzeni. Według danych GUS – stan na 31.12.2014 r. największy udział procentowy na omawianym terenie zajmują użytki rolne (89,21%), grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią 7,07%, grunty pod wodami – 2,76%, użytki ekologiczne – 0,02%, nieużytki – 0,42%, natomiast tereny pozostałe – 0,51% (rysunek poniżej).

Rysunek 7 Struktura użytkowania gruntów na obszarze OF PN 2020



Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS

Szczegółową strukturę użytkowania terenu w gminach należących do OF PN 2020 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 3 Struktura użytkowania terenu w gminach należących do OF PN 2020 (ha)

| Gmina | Biała | Lubrza | Prudnik | Branice | Głubczyce | Kietrz | Paczków | Otmuchów | Nysa | Głucholazy | Korfantów | Łambinowice | Skoroszyce | Grodków |
|--|-------|--------|---------|---------|-----------|--------|---------|----------|-------|------------|-----------|-------------|------------|---------|
| użytki rolne w tym: | 15205 | 6887 | 9295 | 11084 | 23818 | 12550 | 6734 | 13592 | 14862 | 11852 | 12707 | 8918 | 9190 | 22340 |
| użytki rolne - grunty orne | 13245 | 6235 | 8056 | 10370 | 21509 | 11629 | 5699 | 12256 | 12905 | 10380 | 10278 | 7244 | 8316 | 19675 |
| użytki rolne - sady | 51 | 23 | 59 | 42 | 125 | 64 | 60 | 90 | 172 | 130 | 45 | 28 | 12 | 58 |
| użytki rolne - łąki trwałe | 1364 | 289 | 491 | 245 | 820 | 346 | 548 | 544 | 678 | 500 | 1751 | 913 | 460 | 1505 |
| użytki rolne - pastwiska trwałe | 140 | 164 | 435 | 199 | 777 | 238 | 208 | 380 | 637 | 539 | 254 | 434 | 160 | 624 |
| użytki rolne - grunty rolne zabudowane | 317 | 134 | 211 | 176 | 431 | 211 | 130 | 213 | 251 | 239 | 230 | 139 | 147 | 292 |
| użytki rolne - grunty pod stawami | 4 | 19 | 14 | 4 | 52 | 15 | 30 | 13 | 117 | 0 | 49 | 99 | 22 | 24 |
| użytki rolne - grunty pod rowami | 84 | 23 | 29 | 48 | 104 | 47 | 59 | 96 | 102 | 64 | 100 | 61 | 73 | 162 |
| grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione w tym: | 3597 | 884 | 1781 | 310 | 3618 | 417 | 152 | 1300 | 2219 | 3361 | 4336 | 2705 | 523 | 4478 |
| grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione - lasy | 3556 | 848 | 1700 | 190 | 3453 | 343 | 135 | 1229 | 2094 | 3213 | 4245 | 2459 | 450 | 4277 |
| grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione - grunty zadrzewione i zakrzewione | 41 | 36 | 81 | 120 | 165 | 74 | 17 | 71 | 125 | 148 | 91 | 246 | 73 | 201 |
| grunty pod wodami | 36 | 35 | 72 | 32 | 31 | 34 | 364 | 2589 | 1859 | 118 | 49 | 103 | 44 | 175 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane w tym: | 737 | 448 | 1022 | 637 | 1805 | 858 | 676 | 1104 | 2307 | 1306 | 721 | 522 | 553 | 1502 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny mieszkaniowe | 92 | 53 | 233 | 91 | 241 | 134 | 118 | 152 | 465 | 272 | 109 | 83 | 88 | 260 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny przemysłowe | 18 | 5 | 47 | 17 | 56 | 24 | 52 | 64 | 230 | 59 | 6 | 21 | 17 | 59 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny inne zabudowane | 29 | 19 | 72 | 35 | 97 | 24 | 38 | 67 | 194 | 87 | 35 | 18 | 19 | 75 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny zurbanizowane niezabudowane | 9 | 2 | 67 | 31 | 66 | 86 | 23 | 37 | 239 | 79 | 5 | 7 | 23 | 30 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny rekreacji i wypoczynku | 33 | 18 | 76 | 31 | 102 | 41 | 64 | 65 | 169 | 58 | 56 | 30 | 19 | 128 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny komunikacyjne - drogi | 527 | 307 | 446 | 426 | 1074 | 461 | 364 | 552 | 833 | 544 | 490 | 313 | 330 | 877 |

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

| Gmina | Biała | Lubrza | Prudnik | Branice | Głubczyce | Kietrz | Paczków | Otmuchów | Nysa | Głuchołazy | Korfantów | Łambinowice | Skoroszyce | Grodków |
|---|-------|--------|---------|---------|-----------|--------|---------|----------|------|------------|-----------|-------------|------------|---------|
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny komunikacyjne - kolejowe | 19 | 35 | 66 | 0 | 152 | 66 | 14 | 103 | 166 | 153 | 18 | 28 | 36 | 65 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - tereny komunikacyjne - inne | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| grunty zabudowane i zurbanizowane - użytki kopalne | 10 | 9 | 15 | 6 | 17 | 22 | 3 | 64 | 10 | 54 | 2 | 22 | 21 | 8 |
| użytki ekologiczne | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 3 | 0 | 3 |
| nieużytki | 50 | 16 | 34 | 46 | 91 | 62 | 22 | 33 | 91 | 80 | 106 | 70 | 41 | 94 |
| tereny różne | 0 | 41 | 22 | 54 | 71 | 41 | 50 | 122 | 429 | 90 | 0 | 74 | 35 | 3 |

Źródło: GUS

4.2 Wody powierzchniowe

Obszar gminy Biała w całości położony jest w zlewni rzeki Osobłogi, lewostronnego dopływu rzeki Odry w początkowych biegach głównych rzek: Biała, Młynówka, Potok Kolnowicki, Rzymkowska Struga i Ścinawka. Gmina Lubrza charakteryzuje się średnią gęstością sieci wód powierzchniowych. Jest to wynikiem budowy wierzchnich warstw geologicznych. Wynikiem niezbyt korzystnych warunków hydrogeologicznych jest brak rozwiniętej sieci rzecznej oraz mała zasobność wodna cieków powierzchniowych. Cały obszar gminy Lubrza położony jest w dorzeczu rzeki Osobłogi, która jest lewostronnym, bezpośrednim dopływem Odry. Jej podstawowymi lewostronnymi dopływami na terenie gminy jest rzeka Prudnik, Potok Lubrzanka oraz rzeka Biała, które odwadniają północno - zachodnią część Płaskowyżu Głubczyckiego. Rzeki przepływające przez gminę Lubrza: Biała, Prudnik, Potok Trzebiniecki (Trzebinka), Potok Lubrzanka, Potok Browiniecki (Młyński) oraz Młynówka. Obszar gminy Prudnik w całości położony jest w zlewni rzeki Odry, która jest osią hydrograficzną województwa opolskiego. Ponadto przez teren gminy Prudnik przepływają rzeki: Prudnik – lewobrzeżny dopływ Osobłogi oraz Złoty Potok - lewobrzeżny dopływ Prudnika.

Teren gminy Głubczyce w całości położony jest w zlewni Odry, w podrzędnych zlewniach Osobłogi, Straduni, Psiny i Opawy. Największe jest Dorzecze Psiny, obejmuje zlewnie rzeki Troi oraz Psiny ze Złotnikiem. Dorzecze Straduni obejmuje dwa główne ciek Stradunię i Gnojnik wraz z dopływami. Charakterystyczną cechą dorzecza Opawy jest występowanie jednego głównego ciek - Opawicy oraz licznych małych dopływów. Rzeki badanego obszaru należą do kategorii rzek podgórskich. Rzeka Osobłoga to lewobrzeżny dopływ rzeki Odry, II rzędu, na terenie gminy

rozpatrywanym odcinku jest ona rzeką nizinną. Rzeką Opawica - jest rzeką o charakterze górskim, wpadającą na terenie Czech do rzeki Opawy. Odcinek rzeki na terenie gminy stanowi na jej całej długości granicę państwa. Rzeką Stardunia – to lewostronny dopływ Odry III rzędu. Rzeką Psina - lewostronny dopływ Odry III rzędu, o długości 49,3 km, mająca swoje źródła na terenie gminy (okolice wsi Równe). Prawostronnym dopływem Psiny jest rzeka Złotnik. Rzeką Troja - rzeka o długości 35,2 km na terenie gminy posiada swoje źródła (okolice Dobieszowa).

Gmina Kietrz charakteryzuje się niezbyt bogatym systemem wód powierzchniowych. Główne rzeki uzupełnia szereg mniejszych cieków, kanałów i rowów melioracyjnych. Charakterystyczną cechą sieci rzecznej jest duży udział suchych dolin erozyjnych, które kiedyś aktywnie uczestniczyły w odwadnianiu terenu. Obszar Gminy Kietrz należy do zlewni Odry, w której można wyróżnić dwie zlewnie podrzędne rzek Psiny i Opawy będące lewobrzeżnymi dopływami Odry. Dorzecze Psiny zajmuje większą część obszaru Gminy Kietrz i obejmuje zlewnie największej rzeki – Troi przepływającej przez nią. Do najważniejszych cieków wodnych przepływających przez Gminę Kietrz należy: Troja, Ostra, Krzanówka, Morawka, Potok Rozumickie.

Obszar Gminy Paczków ograniczony jest od północy rzeką Nysa Kłodzka oraz południowym brzegiem Jeziora Otmuchowskiego. Wszystkie rzeki i potoki płynące po tym terenie znajdują się w dorzeczu Nysy Kłodzkiej, której zlewnia traktowana jest jako chroniona, ze względu na sposób zasilania urządzeń wodociągowych miast: Nysa, Brzeg, Oława i Wrocław.

Rzeki przepływające przez obszar gminy Paczków to: Nysa Kłodzka – lewy dopływ Odry, Rzeką Kamienna, która wpływa do Nysy Kłodzkiej powyżej Jeziora Otmuchowskiego, a także Czarna Woda, Jaworzna, Kanał Ulgi Tarnawki, Olchowiec, Szronka, Tarnawka.

Gmina Otmuchów leży w dorzeczu Odry, na obszarze zlewni rzeki Nysy Kłodzkiej, która zasilą dwa zbiorniki retencyjne: Otmuchowski i Nyski. Jest to druga co do wielkości rzeka przepływająca przez województwo opolskie. Wypływa na wysokości 975 m n.p.m. ze stoków Puchacza w zachodniej części Masywu Śnieżnika, jest lewobrzeżnym dopływem Odry. Ważniejszymi dopływami Nysy Kłodzkiej w granicach gminy Otmuchów są następujące rzeki i potoki: Widna, Świdna, Raczyna, Przedpolna i Potok Maciejowicki.

Obszar gminy Nysa zlokalizowany jest w obrębie dorzecza Odry. Odwadniany jest przez rzekę Nysę Kłodzką, która przez południową część powiatu płynie w kierunku wschodnim, a następnie w rejonie Nysy skręca na północ. Zlewnia Nysy obejmuje praktycznie obszar całego powiatu. Poza lewostronnymi dopływami do najważniejszych i najbardziej istotnych z punktu widzenia omawianej gminy są dopływy prawobrzeżne: Kamienna, Raczyna, Widna, Biała Głuchołaska, Młynówka Niwnińska i Ścinawa Niemodlińska. W dolinie Nysy zlokalizowane są trzy



Biuro projektu:

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

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

zbiorniki retencyjne: Kozielno, Otmuchów i Nysa. Oprócz funkcji retencyjnych, zbiorniki pełnią funkcję przeciwpowodziową, energetyczną, a także umożliwiają zasilanie dopływów Odry dla celów żeglugowych. Inne funkcjami zbiorników są także funkcje rekreacyjne i ekologiczne. Praktycznie cała zlewnia Nysy Kłodzkiej znajduje się w strefie ochrony pośredniej ujęć infiltracyjnych dla Wrocławia.

Sieć hydrograficzna na terenie gminy Głuchołazy jest dosyć dobrze rozwinięta. Znaczną powierzchnię gminy - bowiem 60% zajmuje zlewnia Nysy Kłodzkiej, do której prowadzą wody: Biała Głuchołaska, Potok Długosza, Morawa i Kamienica, z kolei pozostałą część gminy stanowi zlewnia Prudnika, do którego wpada Złoty Potok. Wszystkie potoki oraz rzeki przepływające przez teren gminy Głuchołazy, znajdują się na obszarze zlewni Odry. Prawie cała zlewnia Nysy Kłodzkiej znajduje się w strefie ochrony pośredniej ujęć infiltracyjnych dla Wrocławia.

Rzeki przepływające przez teren Gminy Głuchołazy to:

- Biała Głuchołaska – największa rzeka przepływająca przez teren gminy, przecinająca ją na dwie części - mniej zasobną w wody wschodnią i bardziej zasobną zachodnią,
- Złoty Potok – druga pod względem ważności rzeka gminy, jest to rzeka o typowo górskim charakterze, jest dopływem Prudnika. W okresach wiosennych roztopów lub dłuższych opadów deszczu poziom wody podnosi się i zalewane są niższe obszary tarasu zalewowego,
- Łuża – wypływająca w okolicach Sławniowic,
- Morawa – dopływ Białej Głuchołaskiej, przepływa przez Sławniowice, Burgrabice, Biskupów, jest to najważniejsza rzeka na zachód od doliny Białej Głuchołaskiej (wpada do niej 5 lewobrzeżnych i 4 prawobrzeżne większe dopływy)
- Długosz (wpływający z Czech),
- Paprotnik – dopływ Morawy przepływający przez Gierałcice, Kamienica – ciek płynący na wschód od Białej Głuchołaskiej przez Stary Las i Suchą Kamienicę, wpada do Nysy Kłodzkiej poniżej Nysy.
- Prudnik – początkowy odcinek rzeki wypływający w okolicach Głuchołaz.

Ważniejszymi wodami stojącymi na terenie gminy są: zbiornik zaporowy Jarnołtówek (suchy), Glinianka – zbiornik wodny zlokalizowany pomiędzy obszarami zabudowanymi Biskupowa i Wilamowic Nyskich, wyrobiska wypełnione wodą, powstałe po eksploatacji surowców kamiennych np. w Sławniowicach, „Żabie Oczko” - w Jarnołtówku.

Obszar gminy Korfantów w całości należy do zlewni Odry. W zlewni Odry na terenie gminy wyróżnić można podrzędne zlewnie Nysy Kłodzkiej, Osobłogi i Prószkowskiego Potoku. Większa część gminy należy do zlewni Nysy Kłodzkiej, która dzieli się tu na zlewnie Ścinawy Nyskiej i małe zlewnie licznych, krótkich prawostronnych dopływów Nysy Kłodzkiej oraz zlewnię Ścinawy Niemodlińskiej.

Główna rzeka gminy - Ścinawa Niemodlińska- wpływa na jej teren w okolicach Gryżowa, przez kilka kilometrów stanowiąc granicę gminy. Koryto rzeki na całym odcinku na terenie gminy, jest uregulowane. Ścinawa przecina teren gminy z południa na północ, zbierając wody licznych małych dopływów i rowów melioracyjnych. Sieć hydrograficzna Gminy Korfantów oprócz Ścinawy Niemodlińskiej tworzą: Prószkowski Potok, Rymkowicki Kanał, Młynówka Bielicka. Ważniejszymi w systemie hydrologicznym gminy zbiornikami wodnymi są stawy i zbiorniki przeciwpożarowe zlokalizowane w dolinie Ścinawy Niemodlińskiej. Większe stawy występują we Włostowej. Na wschód od Przydroża Małego znajduje się zbiornik retencyjny o wielkości około 3 ha. Wody stojące gminy uzupełniają zbiorniki wodne występujące w starych wyrobiskach odkrywkowego wydobycia surowców mineralnych.

Istotną cechą reżimu hydrologicznego gminy są torfowiska niskie i tereny trwale podmokłe. Najlepiej zachowane tereny wodno-błotne zlokalizowane są w północnej części gminy na północny-zachód od Kuźnicy Ligockiej, w leśnym i łąkowym otoczeniu. Obszar ten zasługuje na ochronę ze względu na walory przyrodnicze, wielkość oraz ogromne znaczenie środowiskotwórcze w zakresie alimentacji wód, ich samooczyszczania oraz kształtowania bioróżnorodności florystycznej i faunistycznej. Obecny reżim hydrologiczny większości terenów gminy został zdegenerowany przez melioracje.

Obszar gminy Łambinowice jest dorzeczem cieków I rzędu rzeki Odry. Bezpośredni wpływ na stosunki wodne wywiera jednak Nysa Kłodzka, w zlewni której gmina Łambinowice położna jest w całości. Ten lewobrzeżny dopływ Odry płynie zachodnim skrajem obszaru gminy, wyznaczając na znacznym odcinku zachodnią jej granicę.

Rzeki gminy Skoroszyce należą do lewostronnego dorzecza Nysy Kłodzkiej. Sieć hydrograficzną gminy Skoroszyce tworzą: Nysa Kłodzka, Cielnica, Stara Struga, Potok Skoroszycki, Młynówka Skoroszycka. Największy zbiornik wodny zlokalizowany jest w Chróście. Mniejsze występują w parkach zabytkowych, wyrobiskach i w dnach dolin. Ogólnie obszar jest ubogi w wody stojące. Jedyne naturalne zbiorniki wód - starorzecza - występują w dolinie Nysy Kłodzkiej.

Sieć hydrograficzną gminy Grodków stanowi Nysa Kłodzka (dopływ Odry), Struga Grodkowska, Stara Struga i Gnojna. Główne cieki to rzeki o charakterze nizinnym, z deszczowo - śnieżnym reżimem zasilania, o stosunkowo znacznych



Biuro projektu:

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

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

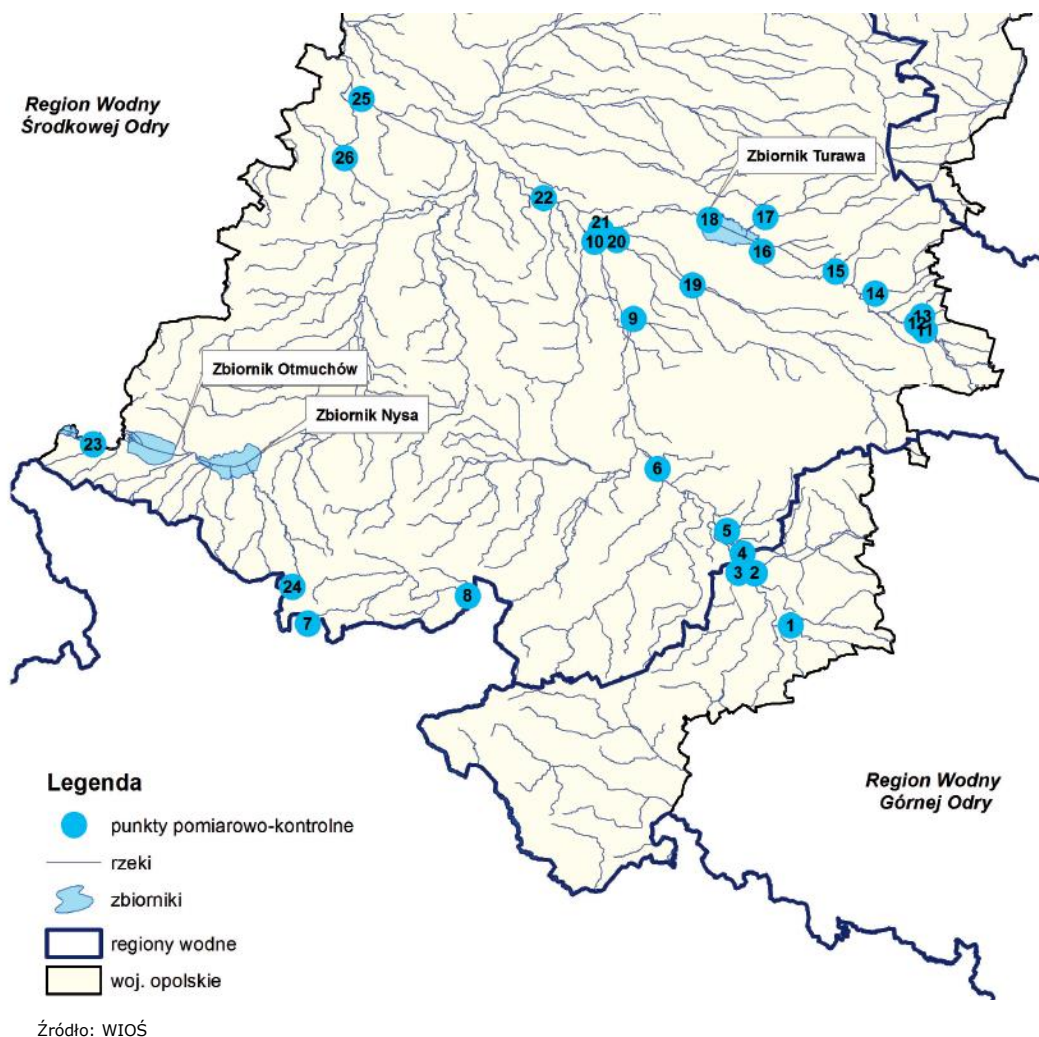
przyborach wody w okresie roztopów wiosennych i małych przyborach w okresie maksimum opadów letnich. Doliny rzeczne są elementem wzbogacającym krajobraz gminy. Stanowią ostoje roślinności i fauny typowej dla ekosystemów przywodnych, modyfikują warunki mikroklimatyczne i wodne najbliższej okolicy.

W Głębocku znajdują się 2 zbiorniki wodne o powierzchni 42 ha powstałe po byłej Żwirowni. Ich linia brzegowa jest bardzo ciekawie ukształtowana, dając tym samym możliwość wypoczynku indywidualnym osobom jak i stwarzając warunki do biwakowania w większych grupach. Na terenie gminy nie ma zlokalizowanych dużych jezior. Występują tu tylko zbiorniki wodne, z których większość są pochodzenia antropogenicznego, głównie z zalania dawnych wyrobisk górniczych.

4.2.1 Monitoring wód powierzchniowych

Podstawowy akt prawny w ustawodawstwie polskim dotyczący monitorowania wód stanowi ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469). Zgodnie z art. 155a ustawy celem monitoringu jest pozyskanie informacji o stanie wód dla potrzeb planowania w gospodarowaniu wodami oraz oceny osiągnięcia celów środowiskowych. Poniżej przedstawiono przekroje pomiarowo-kontrolne monitoringu wód powierzchniowych w 2014 r.

Rysunek 8 Mapa przekroi pomiarowo – kontrolnych monitoringu wód powierzchniowych w 2014 r.



**Biuro projektu:**

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

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

Ocenę stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 rok wykonano na podstawie wyników badań monitoringowych prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska.

Tabela 4 Ocena stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 r.

| L P | Nazwa Punktu Kod Punktu | Nazwa JCW na której ppk jest zlokalizowany | Kod JCW | JCW silnie zmieniona lub sztuczna (TAK / NIE) | Powiat | Gmina | Program monitoringu |
|--------|----------------------------------|--|----------------------|---|-----------|------------|---------------------|
| 1 | Złoty Potok - powyżej granicy RP | Prudnik od źródła do Złotego Potoku | PLRW6000411764 49 | NIE | nyski | Głuchołazy | MB |
| 2 | Prudnik - Dytmarów | Prudnik od Złotego Potoku do Osobłogi | PLRW6000811764 9 | NIE | prudnicki | Lubrza | MO_P |
| 3 | Kamienica - Paczków | Kamienica | PLRW6000412369 | TAK | nyski | Paczków | MO_P |
| 4 | Biała Głuchołaska - Głuchołazy | Biała Głuchołaska od Oleśnicy do zb. Nysa | PLRW6000812589 | NIE | nyski | Głuchołazy | MOPI, MB |

Źródło WIOŚ

Objaśnienia:

MO_P program monitoringu operacyjnego w zakresie wybranych substancji priorytetowych,

MOPI program monitoringu operacyjnego jakości wód powierzchniowych, które są wykorzystywane do zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia,

MB program monitoringu badawczego

Ocenę stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 rok wykonano w oparciu o wytyczne Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz stosowne rozporządzenia:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 października 2014 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1482);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 listopada 2002 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać wody powierzchniowe wykorzystywane do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia (Dz. U. z 2002 r. Nr 204, poz. 1728).

Poniżej przedstawiono zestawienie jednolitych części wód według zlewni trzeciego rzędu kontrolowanych w województwie opolskim w okresie 2011–2014 wraz z ich oceną.

Tabela 5 Zestawienie jednolitych części wód według zlewni trzeciego rzędu kontrolowanych w województwie opolskim w okresie 2011–2014 wraz z ich oceną

| Zlewnia trzeciego rzędu | Kod JCW | Nazwa JCW - nazwa pkt pomiarowego | Silnie zmieniona lub sztuczna JCW | Stan/potencja ekologiczny JCW | Stan chemiczny KCW | Ocena spełnienia wymogów w dla obszarów chronionych | Ocena stanu JCW |
|---|----------------------|--|-----------------------------------|-------------------------------|--------------------|---|-----------------|
| ODRA OD KŁODNICZY DO MAŁEJ PANWI | PLRW600041 176449 | Prudnik od źródła do Złotego Potoku – ppk Złoty Potok powyżej granicy RP | N | UMIARKOWA NY | DOBRY | N | ZŁY |
| ODRA OD KŁODNICZY DO MAŁEJ PANWI | PLRW600081 17649 | Prudnik od Złotego Potoku do Osobłogi – ppk Prudnik-Dytmarów | N | UMIARKOWA NY | DOBRY | N | ZŁY |
| NYSA KŁODZKA OD ŚCINAWKI DO ZB. OTMUCHÓW, ZLEWNIA ZB. OTMUCHÓW - NYSA KŁODZKAZLEWNIA ZB. NYSA | PLRW600041 2369 | Kamienica – ppk Kamienica-Paczków | T | UMIARKOWA NY | DOBRY | N | ZŁY |



Biuro projektu:

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

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

| Zlewnia trzeciego rzędu | Kod JCW | Nazwa JCW - nazwa pkt pomiarowego | Silnie zmieniona lub sztuczna JCW | Stan/potencjał ekologiczny JCW | Stan chemiczny KCW | Ocena spełnienia wymogów dla obszarów chronionych | Ocena stanu JCW |
|---|----------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------|---|-----------------|
| NYSA KŁODZKA OD ŚCINAWKI DO ZB. OTMUCHÓW, ZLEWNIA ZB. OTMUCHÓW - NYSA KŁODZKAZLEWNIA ZB. NYSA | PLRW6000812589 | Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa - ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy; - ppk Biała Głuchołaska-Biała Nyska | N | UMIARKOWA NY | DOBRY | N | ZŁY |

Zródło: WIOS

OBJAŚNIENIA:

kod jcw - kod jednolitej części wód powierzchniowych

status jcw: N - naturalna jcw, T- silnie zmieniona lub sztuczna jcw

ocena spełnienia wymogów dla obszarów chronionych: T - spełnia, N - nie spełnia

pole zakreskowane- potencjał ekologiczny

Ocenę jcw **Prudnik od źródła do Złotego Potoku** przeprowadzono na podstawie badań w ramach monitoringu diagnostycznego i operacyjnego oraz monitoringu obszarów chronionych (MOEU, MORY, MORE), wykonanych w 2012 roku w ppk Złoty Potok-powyżej granicy RP oraz monitoringu operacyjnego i monitoringu obszarów chronionych (MOEU) wykonanych w 2013 roku. Stan jcw określono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany stan ekologiczny, ze względu na elementy biologiczne - makrobezkręgowce bentosowe (III klasa) i elementy fizykochemiczne poniżej stanu dobrego (fosforany). Stan chemiczny - dobry. Jednocześnie były spełnione wymagania dla wód przeznaczonych do bytowania ryb, a nie były spełnione dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych ze względu na fosforany oraz dla obszarów będących jednolitymi częściami wód przeznaczonych do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych ze względu na zanieczyszczenie bakteriologiczne.

Ocenę jcw **Prudnik od Złotego Potoku do Osobłogi** przeprowadzono na podstawie badań w ramach monitoringu diagnostycznego wykonanych w 2012 roku w ppk Prudnik-Dytmarów oraz monitoringu operacyjnego, monitoringu obszarów chronionych (MOEU) wykonanych w 2013 roku oraz monitoringu

operacyjnego w zakresie wybranych substancji chemicznych w 2014 r. Stan jcw określono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany stan ekologiczny, ze względu na elementy biologiczne – fitobentos. Stan chemiczny – dobry (wyniki badań substancji priorytetowych benzo(b)fluoranten i benzo(k)fluoranten odpowiadały dobremu stanowi).

Ocenę jcw **Kamienica** przeprowadzono na podstawie badań w ramach monitoringu diagnostycznego i monitoringu operacyjnego, w tym monitoringu obszarów chronionych (MOEU), wykonanych w 2012 r. w ppk Kamienica-Paczków, a także monitoringu operacyjnego (prowadzonego w zakresie wybranych substancji priorytetowych, których obecność w wodach została określona na podstawie wcześniejszych badań) wykonanego w roku 2014. Stan wód Kamienicy oceniono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany potencjał ekologiczny jcw ze względu na elementy biologiczne – fitobentos i makrobezkręgowce bentosowe (III klasa). W zakresie wskaźników chemicznych, charakteryzujących występowanie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, jakość wód odpowiadała stanowi dobremu. Ocena wymagań dla obszarów chronionych wykazała, że wody Kamienicy nie spełniają wymagań dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych w zakresie fitobentosu. Jednocześnie nie były spełnione wymagania dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych ze względu na fitobentos.

Ocenę jcw **Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa** przeprowadzono na podstawie badań z 2012 roku w ppk Biała Głuchołaska-Biała Nyska w ramach monitoringu diagnostycznego i monitoringu operacyjnego, w tym monitoringu obszarów chronionych (MOEU), oraz w ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy, w ramach monitoringu operacyjnego, w tym obszarów chronionych (MOEU, MORY i MOPI). Górny odcinek Białej Głuchołaskiej (m. Głuchołazy) monitorowany był w ramach porozumienia z Republiką Czeską. W 2014 r. w ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy, oprócz programu MOIN (granicznego), realizowany był program związany z wykorzystaniem wód Białej Głuchołaskiej do spożycia, ze względu na ujęcie brzegowe w Głuchołazach, zlokalizowane poniżej czeskiej oczyszczalni ścieków w Mikulovicach (lata badań: 2011–2014). Stan jcw Biała Głuchołaska od Oleśnice do zb. Nysa określono jako zły. O ocenie zdecydował umiarkowany stan ekologiczny, ze względu na elementy biologiczne – makrofity (III klasa). Stan chemiczny oceniono dobry. Nie były spełnione warunki dla obszarów chronionych wrażliwych na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych również ze względu na fitobentos i makrofity w ppk Biała Głuchołaska-Biała Nyska. W ppk Biała Głuchołaska-Głuchołazy wody nie wykazywały cech eutroficznych oraz spełniały warunki rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 4 października 2002 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać wody śródlądowe będące środowiskiem życia ryb w warunkach naturalnych. Jakość wód Białej Głuchołaskiej na ujęciu



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

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

przygranicznym w Głuchołazach odpowiadała dobremu stanowi i były spełnione warunki przydatności wód do spożycia w zakresie elementów fizykochemicznych (kategoria A2), oraz bakteriologicznych (A3). Badania przeprowadzone w latach 2011–2014 w ppk granicznym Biała Głuchołaska-Głuchołazy, powyżej ujęcia brzegowego służącego do zaopatrzenia ludności w wodę do picia, wskazują na poprawę jakości wód w zakresie wskaźników bakteriologicznych.

4.3 Wody podziemne

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych:

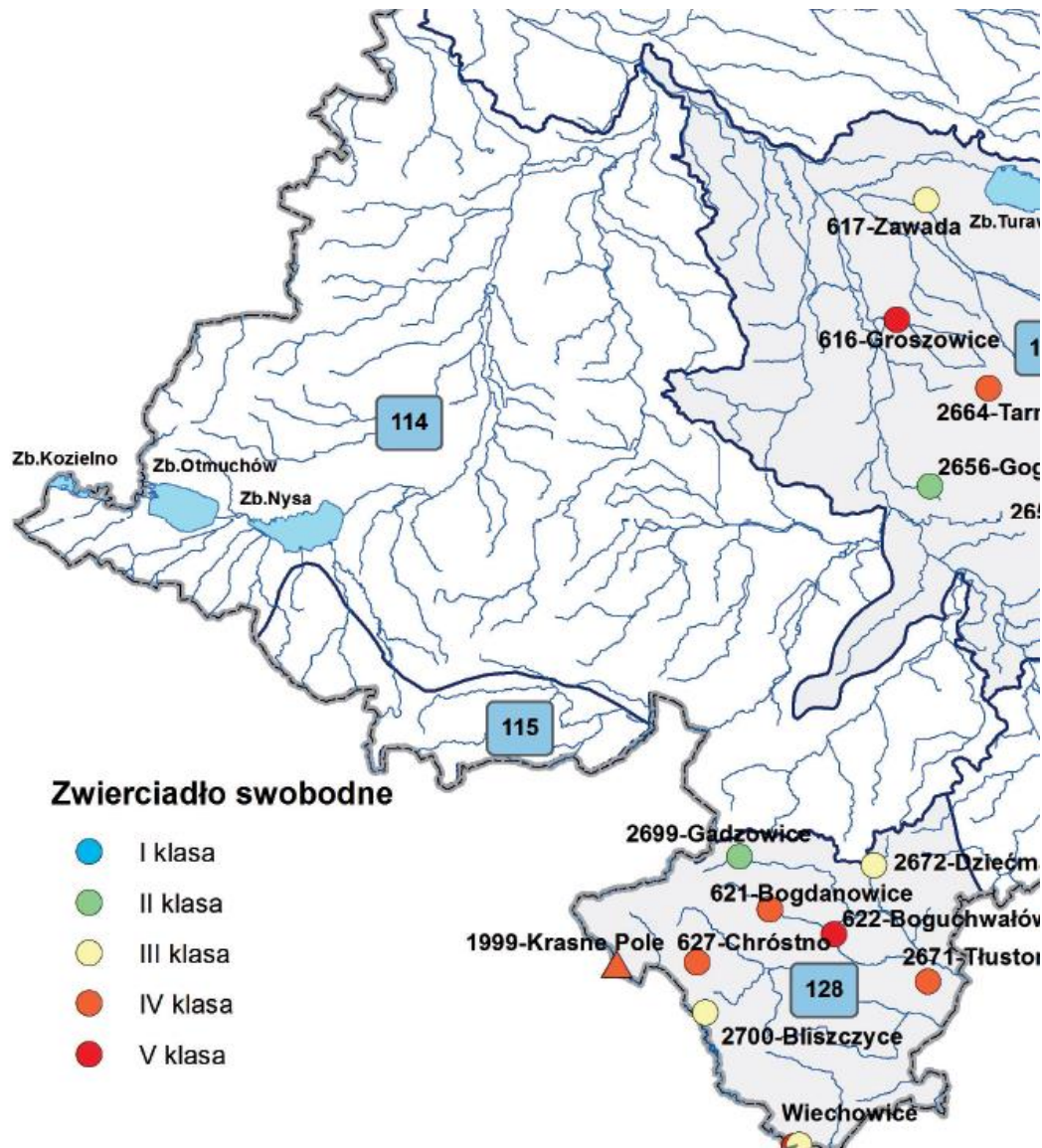
- GZWP nr 332 Subniecka Kędzierzyńsko-Głubczycka jest zbiornikiem typu porowego, występujący w utworach piaszczystych i żwirowych. Zbiornik ten charakteryzuje się powierzchnią 1 350 km², zasobami 110 tys. m³/d i modułem zasobowym 1 l/skm². Zbiornik tworzą trzeciorzędowy poziom wodonośny oraz czwartorzędowy dolin kopalnych. Średnia głębokość ujęć wynosi 80-120m, wydajność pojedynczej studni wynosi w granicach 60-80 m³/h. Prowadzona tutaj eksploatacja wód z poziomu trzeciorzędowego trwa od ponad 90 lat. Zasoby dyspozycyjne oszacowano na 130 000 m³/d, z czego eksploatuje się ok. 50%.
- GZWP nr 337 Dolina kopalna Lasy Niemodlińskie - czwartorzędowy zbiornik międzymorenowy, został wyerodowany w osadach ilastych trzeciorzędu przy głębokości wcięcia 50m. Warstwę wodonośną budują osady piaszczysto-żwirowe o miąższości nie przekraczającej 30m. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne zbiornika wynoszą 25 tys. m³/d. Dolina kopalna Lasy Niemodlińskie zajmuje powierzchnię 160km².
- GZWP nr 338 Subzbiornik Paczków – Niemodlin – to trzeciorzędowy subzbiornik Paczków – Niemodlin zajmuje powierzchnię 75km². W obrębie zbiornika występują dwa kompleksy wodonośnych utworów piaszczystych. Górny kompleks występuje do głębokości 100m, dolny do 200m. Oba te kompleksy izolowane są od siebie jak i od powierzchni terenu grubą warstwą ilów. Miąższość warstw wodonośnych wynosi od 10 do ponad 40m. Zasoby dyspozycyjne zbiornika wynoszą 30 018 m³/d.

4.3.1 Monitoring wód podziemnych

Badania i oceny stanu wód podziemnych wykonywane są przez państwową służbę hydrogeologiczną w ramach sieci krajowej monitoringu wód podziemnych (art. 155a ust. 5 ustawy Prawo wodne - Dz. U. z 2015 r. poz. 469).

Poniżej przedstawiono lokalizację punktów pomiarowych sieci pomiarowej z wynikami klasyfikacji wód podziemnych w punktach monitoringu operacyjnego w województwie opolskim w 2014 r.

Rysunek 9 Mapa sieci pomiarowej z wynikami klasyfikacji wód podziemnych w punktach monitoringu operacyjnego w województwie opolskim w 2014 r.



Źródło: GIOŚ, WIOŚ.



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

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

Tabela 6 Zestawienie ocen stanu chemicznego jednolitych części wód podziemnych na terenie województwa opolskiego w latach 2010-2013

| Lp | Nr JCW | Europejski kod JCW | Dorzecze | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Ocena ryzyka wg planów gospodarowania wodami |
|----|--------|--------------------|----------|-------|-------|-------|----------|--|
| 1 | 114 | PLGW6220114 | Odra | dobry | dobry | dobry | dobry DW | nie |
| 2 | 115 | PLGW6220115 | Odra | dobry | | dobry | | nie |

Źródło: GIOŚ

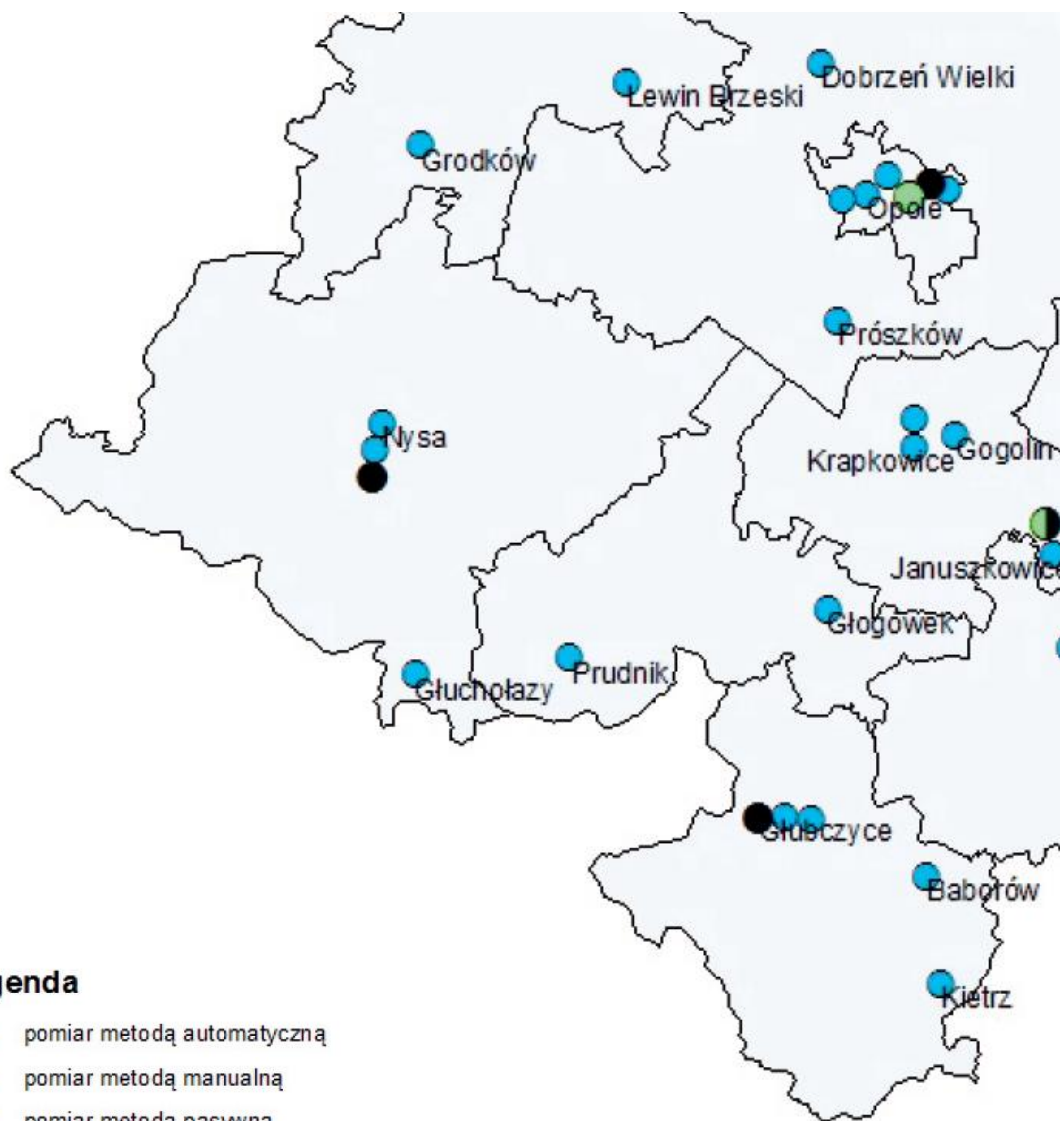
4.4 Powietrze

Zanieczyszczenia powietrza, pochodzenia antropogenicznego emitowane są w głównej mierze przez zakłady przemysłowe, sektor komunalny i mieszkaniowy oraz transport drogowy. Można wyróżnić trzy główne źródła zanieczyszczeń powietrza:

- punktowe – są to głównie duże zakłady przemysłowe wprowadzające zanieczyszczenia w sposób zorganizowany (poprzez emitory),
- powierzchniowe (rozproszone) – są to głównie lokalne kotłownie węglowe i domowe piece grzewcze, hałdy, składowiska, oczyszczalnie ścieków,
- liniowe – są to głównie zanieczyszczenia pochodzące ze szlaków komunikacyjnych

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm.) Państwowy Monitoring Środowiska stanowi system pomiarów, ocen i prognoz stanu środowiska oraz gromadzenia, przetwarzania i rozpowszechniania informacji o środowisku. W ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Opolu monitoruje stan jakości powietrza w województwie opolskim. Poniżej przedstawiono lokalizację stacji pomiarowych.

Rysunek 10 Mapa z lokalizacją stacji pomiarowych monitoringu jakości powietrza w województwie opolskim w 2014 r.



Legenda

- pomiar metodą automatyczną
- pomiar metodą manualną
- pomiar metodą pasywną

Źródło: WIOŚ



Natomiast wyniki pomiarów stężeń poszczególnych zanieczyszczeń przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 7 Wyniki pomiarów stężeń zanieczyszczeń w 2014 roku

| Lokalizacja stanowisk pomiarowych | Stężenie średnioroczne [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | | |
|-----------------------------------|---|-----------------|--|
| | Dwutlenek siarki | Dwutlenek azotu | Pył zawieszony PM 10 |
| Grodków, ul. Słowackiego | - | 16,3 | |
| Głubczyce, il. Kochanowskiego | 4,7 | 14,0 | 35,9 Sezon grzewczy: 51,1 Sezon pozagrzewczy: 22,4 |
| Głubczyce, ul. Niepodległości | 7,6 | 17,1 | |
| Kietrz, ul. 3 Maja | 5,8 | 13,8 | |
| Nysa, ul. Grodkowska | 2,5 | 21,9 | |
| Nysa, ul. Tkacka | 2,5 | 16,5 | |
| Nysa, ul. Rodziewiczówny | - | - | 38,1 Sezon grzewczy: 55,5 Sezon pozagrzewczy: 20,6 |
| Głuchołazy, ul. Karłowicza | 4,5 | 10,0 | |
| Prudnik, ul. Legionów | 3,8 | 13,5 | |
| Wartość dopuszczalna | 20 | 40 | 40 |

Zródło: WIOS

Cykl przeprowadzonych w 2014 roku pomiarów potwierdził, że stężenia dwutlenku siarki oraz dwutlenku azotu na omawianym terenie, utrzymują się na niskim poziomie i już od wielu lat nie wykazują przekroczeń standardów jakości powietrza ustalonych dla tego zanieczyszczenia. Natomiast stężenia średnie pyłu zawieszzonego PM10 utrzymują się na wysokim poziomie, balansując na granicy z normą. Wyraźnie widoczna jest sezonowość stężeń pyłu PM10, najwyższe stężenia wystąpiły w okresie grzewczym, gdyż osiągnęły ponad dwukrotnie wyższe wartości niż w sezonie pozagrzewczym. Świadczy to o tym, że istotny wpływ na poziomy stężenie pyłu mają procesy związane z indywidualnym ogrzewaniem mieszkań tzw. niską emisją.

4.4.1 Monitoring powietrza

Podstawowym celem monitoringu jakości powietrza jest otrzymanie informacji o jego stanie na badanym obszarze, na potrzeby wykonania rocznych ocen jakości powietrza. W przypadku województwa opolskiego oznacza to podział na 2 obszary: strefę miasto Opole i strefę opolską (czyli pozostały obszar województwa). Obszar objęty opracowaniem zaliczony został do strefy opolskiej.

Oceną jakości powietrza objęte zostały wszystkie substancje, dla których w prawie krajowym (rozporządzenie MŚ w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu) i w dyrektywach (2004/107/WE1 i 2008/50/WE2) określono poziomy dopuszczalne/docelowe/celu długoterminowego w powietrzu, ustanowione

ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin. W przypadku kryterium ochrony zdrowia, ocenie podlegają następujące zanieczyszczenia: dwutlenek siarki **SO₂**, dwutlenek azotu **NO₂**, tlenek węgla **CO**, benzen **C₆H₆**, ozon **O₃**, pył **PM_{2,5}**, pył **PM₁₀**, a także zawarty w nim ołów **Pb**, arsen **As**, kadm **Cd**, nikiel **Ni** i benzo(a)piren **B(a)P**. Do zanieczyszczeń ocenianych pod kątem spełniania kryteriów określonych w celu ochrony roślin należą: dwutlenek siarki **SO₂**, tlenki azotu **NO_x** oraz ozon **O₃**.

Strefy klasyfikuje się w oparciu o następujące założenia:

- **klasa A** – poziom stężeń nie przekracza wartości dopuszczalnej/docelowej i nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza;
- **klasa B** – poziom stężeń przekracza wartość dopuszczalną, lecz nie przekracza wartości dopuszczalnej powiększonej o margines tolerancji (dotyczy wyłącznie pyłu PM_{2,5}); w takim przypadku należy określić obszary występowania przekroczeń wartości dopuszczalnej, a także przyczyny ich występowania;
- **klasa C** – poziom stężeń przekracza wartość dopuszczalną/docelową lub wartość dopuszczalną powiększoną o margines tolerancji; należy wówczas określić obszary przekroczeń oraz dążyć do osiągnięcia wartości kryterialnej, a także niezbędne jest opracowanie **programu ochrony powietrza**;
- **klasa C2** – poziom stężeń przekracza wartość docelową ustanowioną dla pyłu PM_{2,5}; należy dążyć do osiągnięcia wartości kryterialnych;
- **klasa D1** – poziom stężeń ozonu nie przekracza poziomu celu długoterminowego; nie jest wymagane prowadzenie działań na rzecz poprawy jakości powietrza;
- **klasa D2** – poziom stężeń ozonu przekracza poziom celu długoterminowego; należy dążyć do osiągnięcia poziomu celu długoterminowego do roku 2020.

Tabela 8 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony zdrowia ludzi)

| Lp | Nazwa strefy | SO ₂ ¹ | NO ₂ ¹ | CO ¹ | C ₆ H ₆ ¹ | O ₃ ² | O ₃ ³ | PM ₁₀ ¹ | Pb ¹ | As ² | Cd ² | Ni ² | B(a)P ² | PM _{2,5} ¹ | PM _{2,5} ² |
|----|----------------|------------------------------|------------------------------|-----------------|--|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 | Strefa opolska | A | A | A | A | C | D2 | C | C | A | A | A | C | C | C2 |

Źródło: WIOŚ

Objaśnienia

1 wg poziomu dopuszczalnego

2 wg poziomu docelowego

3 wg poziomu celu długoterminowego



Tabela 9 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony roślin

| Lp | Nazwa strefy | SO ₂ ¹ | NO _x ¹ | O ₃ ² | O ₃ ² |
|----|----------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| 1 | Strefa opolska | A | A | A | D2 |

Źródło: WIOŚ

Objaśnienia

1 wg poziomu dopuszczalnego

2 wg poziomu docelowego

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przypisanie strefy do określonej klasy zależy od stężeń zanieczyszczeń powietrza występujących na jej obszarze i wiąże się z określonymi wymaganiami co do działań na rzecz poprawy jakości powietrza (w przypadku, gdy nie są spełniane określone kryteria) lub na rzecz utrzymania tej jakości (jeżeli spełnia ona przyjęte standardy). Podstawę zaliczenia strefy do określonej klasy, stanowią wyniki uzyskane na obszarach o najwyższych poziomach stężeń danego zanieczyszczenia w strefie. W wyniku wykonanej oceny stwierdzono występowanie obszarów, na których odnotowano przekroczenia dopuszczalnych, bądź docelowych poziomów substancji w powietrzu. Problem z dotrzymaniem standardów jakości powietrza dla kryterium ochrony zdrowia wystąpił w przypadku: ozonu, pyłu zawieszonego PM10, benzo(a)piranu, oraz pyłu zawieszonego PM2,5, zatem zostały one zakwalifikowane do klasy C. Dla pozostałych klasyfikowanych zanieczyszczeń strefy opolskiej zakwalifikowano do klasy A.

Klasa **C** – wymaga opracowania oraz realizowania **programów ochrony powietrza**, mających na celu zmniejszenie poziomu stężeń substancji zanieczyszczających powietrze na obszarach, na których wystąpiły przekroczenia wartości kryterialnych. Obecnie trwa okres wdrażania naprawczych programów ochrony powietrza, przyjętych w 2013 i 2015 roku uchwałami Sejmiku Województwa Opolskiego. Wprowadzane są zalecenia w nich zawarte, w tym wiele ograniczeń, niezbędnych w celu obniżenia poziomów zanieczyszczeń powietrza i dotrzymania ustalonych standardów imisyjnych.

4.5 Klimat akustyczny

Przez teren gminy Biała przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie, będące źródłami największego hałasu drogowego oraz szereg dróg powiatowych i gminnych, łączących Gminę Biała z innymi ośrodkami. Ocenia się, że ewentualne większe wartości poziomów hałasu komunikacyjnego mogą występować na terenach zabudowanych, położonych wzdłuż dróg. Na terenie Gminy Biała hałas przemysłowy nie ma zasadniczego znaczenia, gdyż ze względu na coraz większą dostępność nowoczesnych technologii w przemyśle ograniczających natężenie hałasu, podczas

modernizacji zakładów stosowane są coraz sprawniejsze urządzenia, charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. Sytuacja ekonomiczna spowodowała w ostatnich latach zamknięcie i restrukturyzację szeregu przedsiębiorstw, podziały na mniejsze jednostki gospodarcze, rezygnację z uciążliwej produkcji, na korzyść produkcji bardziej nowoczesnej. Pewną uciążliwość powodują zakłady rzemieślnicze i usługowe zlokalizowane blisko zabudowy o charakterze mieszkalnym. Ich wpływ na ogólny klimat akustyczny Gminy Biała nie jest znaczący, jednak są one przyczyną lokalnych negatywnych skutków odczuwalnych przez okolicznych mieszkańców. Do zakładów takich należą najczęściej: warsztaty mechaniki pojazdowej, blacharskie, ślusarskie, stolarskie i kamieniarskie.

Do najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w środowisku na terenie gminy Lubrza należy komunikacja drogowa. Na poziom hałasu drogowego mają przede wszystkim wpływ: natężenia ruchu komunikacyjnego, udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu, prędkość ruchu pojazdów, stan techniczny pojazdów, odległość zabudowy mieszkaniowej, stan i rodzaj nawierzchni, płynność ruchu i sposób eksploatacji pojazdów. Głównymi elementami układu drogowego są:

- droga krajowa nr 41 relacji Nysa – granica państwa,
- droga krajowa nr 40 relacji : Granica Państwa – Głuchołazy – Prudnik – Kędzierzyn-Koźle – Ujazd – Pyskowice,
- droga wojewódzka nr 414 relacji Opole – Lubrza,
- pełnowartościowe przejście graniczne Trzebina – Bartultovice.

Głównym elementem układu kolejowego mogącym negatywnie wpływać na zanieczyszczenie hałasem na terenie gminy Lubrza jest:

- pierwszorzędna linia kolejowa relacji Katowice – Kędzierzyn-Koźle – Nysa – Kamieniec Żąbkowicki – Legnica,
- linia kolejowa relacji Prudnik – Gogolin.

Obecnie, większość źródeł hałasu na terenie gminy Lubrza ma charakter punktowy i niestabilizowany w czasie, co w pewien sposób obniża jego uciążliwość dla środowiska.

Istotnym źródłem hałasu na obszarze gminy Prudnik są drogi ponadlokalne, gdzie ruch pojazdów jest największy. Znaczenie mniejszy poziom hałasu związany jest z drogami niższej kategorii o niewielkim natężeniu ruchu. Najbardziej ruchliwymi drogami są:

- droga krajowa nr 40,
- droga nr 41.



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

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

Hałas kolejowy na obszarze gminy Prudnik ma mniejsze znaczenie. Pozostałe źródła hałasu (m.in. z zakładów produkcyjnych) mają zasięg lokalny i nie powodują znaczącego pogorszenia klimatu akustycznego na obszarze opracowania.

Największy zasięg na terenie gminy Branice ma hałas komunikacyjny. W ostatnich latach globalnie nie obserwuje się znaczącego wzrostu emisji hałasu komunikacyjnego. Wiąże się to z coraz lepszym technicznie taborem transportowym, lepszymi drogami zapewniającymi płynność ruchu, posiadającymi nowe nawierzchnie o właściwościach pochłaniających dźwięk i wyposażanymi przy każdej modernizacji w środki ograniczające emisję. Ekranu wzdłuż nowych arterii komunikacyjnych są coraz częstszym elementem krajobrazu nie tylko w pobliżu nowych dróg tranzytowych i autostrad, ale także w obrębie miast i wsi. Niestety, w warunkach lokalnych, najczęściej na terenach zwartej zabudowy śródmiejskiej z wąskimi ulicami obciążonymi ruchem na granicy przepustowości, stwierdza się bardzo duże odstępstwa od wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku. Hałas uliczny oceniany jest jako szczególnie uciążliwy. Na obszarach Gminy Branice zagrożenie hałasem w stopniu przekraczającym dopuszczany próg może wystąpić jedynie czasowo, w obszarze głównych ciągów komunikacyjnych.

Klimat akustyczny na terenie gminy Głubczyce kształtuje w znacznej mierze ruch komunikacyjny. rzez teren gminy przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: droga krajowa, drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, łączące gminę Głubczyce z innymi ośrodkami. Drogi krajowe to drogi po których odbywa się ruch o znacznym natężeniu oraz udziale pojazdów ciężkich, jednak ze względu na znaczenie tychże dróg w układzie komunikacyjnym województwa, wprowadzenie na nich ograniczeń ruchu w tym ograniczeń dla ruchu pojazdów ciężkich jest trudne do przeprowadzenia. Dlatego jedyną możliwą do wprowadzenia metodą zapewniającą ograniczenie hałasu jest spowolnienie i upłynnienie strumienia ruchu na odcinku zabudowanym poprzez wykonanie wysp spowalniających na wjeździe i wyjeździe z terenów zabudowanych. Ich zastosowanie na ww. terenach powinno być rozważane w ramach planowanych inwestycji.

Występujące na terenie gminy źródła hałasu komunikacyjnego kolejowego, identyfikowane z przebiegającymi liniami kolejowymi o różnym natężeniu ruchu, są trudne do umieszczenia na skali uciążliwości ze względu na brak wcześniejszych pomiarów hałasu komunikacyjnego, co nie pozwala na jednoznaczne określenie wielkości i zasięgu przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Hałas przemysłowy w gminie Głubczyce stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występuje głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi. Uciążliwość hałasu przemysłowego sukcesywnie spada, gdyż ze względu na coraz większą dostępność nowoczesnych technologii w przemyśle ograniczających natężenie hałasu, podczas modernizacji zakładów stosowane są coraz sprawniejsze urządzenia, charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. Pewną uciążliwość powodują zakłady rzemieślnicze i usługowe zlokalizowane blisko zabudowy o

charakterze mieszkalnym. Ich wpływ na ogólny klimat akustyczny gminy Głubczyce nie jest znaczący, jednak są one przyczyną lokalnych negatywnych skutków odczuwalnych przez okolicznych mieszkańców. Do zakładów takich należą najczęściej: warsztaty mechaniki pojazdowej, blacharskie, ślusarskie, stolarskie, kamieniarskie i przetwórcze.

Przez teren Gminy Kietrz przebiegają drogi wojewódzkie, będące źródłem hałasu komunikacyjnego. Funkcjonująca jednotorowa niezelektryfikowana linia kolejowa Pietrowice Wielkie – Kietrz, nie stanowi potencjalnego zagrożenie nadmiernym hałasem. Hałas przemysłowy powodowany jest eksploatacją instalacji lub urządzeń związanych z prowadzoną działalnością przemysłową. Uciążliwość hałasu emitowanego z obiektów przemysłowych zależy między innymi od ich ilości, czasu pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej. Na terenie Gminy Kietrz ryzyko przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu dla obiektów przemysłowych jest niskie.

Klimat akustyczny na terenie gminy Paczków kształtuje w znacznej mierze ruch komunikacyjny – drogowy oraz kolejowy. Problemy z hałasem przemysłowym mogą wystąpić w otoczeniu dużych zakładów, lub skupisk zakładów. Poziom hałasu przemysłowego jest kształtowany indywidualnie dla każdego obiektu i zależy od parku maszynowego, zastosowanej izolacji hal produkcyjnych, a także prowadzonych procesów technologicznych oraz funkcji urbanistycznej sąsiadujących z nim terenów. Na terenie Gminy Paczków hałas przemysłowy nie ma zasadniczego znaczenia, gdyż ze względu na coraz większą dostępność nowoczesnych technologii w przemyśle ograniczających natężenie hałasu, podczas modernizacji zakładów stosowane są coraz sprawniejsze urządzenia, charakteryzujące się obniżoną emisją hałasu. Sytuacja ekonomiczna spowodowała w ostatnich latach zamknięcie i restrukturyzację szeregu przedsiębiorstw, podziały na mniejsze jednostki gospodarcze, rezygnacje z uciążliwej produkcji, na korzyść produkcji bardziej nowoczesnej.

Na klimat akustyczny gminy Otmuchów wpływa przede wszystkim emisja hałasu związana z komunikacją drogową oraz w mniejszym stopniu z emisją ze źródeł przemysłowych. Hałas komunikacyjny jest odczuwalny w szczególności w okolicach drogi krajowej nr 46 oraz wzdłuż tras wywozu wydobytych surowców mineralnych, np. z kopalni w miejscowości Kamienna Góra (choć należy zaznaczyć, że problem ten dotyczy przede wszystkim gminy Nysa, bowiem kopalnia leży na skraju gminy i transport z niej biegnie głównie przez gminę Nysa). Mniejsze natężenie ruchu i mniejsza uciążliwość hałasowa związana jest z przebiegiem odcinków dróg powiatowych i gminnych. Poziom hałasu i związana z nim uciążliwość zależy od natężenia ruchu, udziału pojazdów ciężkich w ogólnej liczbie przemieszczających się pojazdów, od odległości elewacji zabudowy od krawędzi jezdni, od stanu technicznego drogi i jej parametrów technicznych (rodzaj nawierzchni, szerokości pasa drogowego), organizacji ruchu oraz od stanu technicznego



Biuro projektu:

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

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

pojazdów. Stan techniczny dróg i ulic nie zawsze jest zadowalający i w takim przypadku wymagają one remontów lub modernizacji.

Na terenie gminy Nysa głównym źródłem hałasu drogowego są:

Drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 41,
- Droga krajowa nr 46,

Drogi wojewódzkie:

- Droga wojewódzka nr 401,
- Droga wojewódzka nr 407,
- Droga wojewódzka nr 411,
- Drogi powiatowe,

Drogi gminne,

Drogi wewnętrzne.

Przez gminę Nysa przebiegają trasy kolejowe:

- Katowice – Legnica,
- Opole Zachodnie – Nysa,
- Nysa – Brzeg,
- Nysa – Kałków Łąka,
- Nysa – Ścinawa Mała

W związku z tym, że linie te cechuje duże natężenie ruchu kolejowego istnieje potencjalne zagrożenie nadmiernym hałasem, którego źródłem mogą być przejeżdżające pociągi. Eksploatacja instalacji lub urządzeń związanych z prowadzoną działalnością przemysłową jest głównym źródłem emisji hałasu przemysłowego. Tego rodzaju hałas charakteryzuje się długotrwałym występowaniem, z uwagi na zmianowy czas pracy. Podczas jego emisji dochodzić może do krótkotrwałego wzrostu natężenia. Uciążliwość hałasu emitowanego z obiektów przemysłowych zależy między innymi od ich ilości, czasu pracy czy odległości od terenów podlegających ochronie akustycznej. W przypadku omawianej gminy główna koncentracja przemysłu zlokalizowana jest na terenie miasta Nysa, w szczególności w rejonie ul. Piłsudskiego i Jagiellońskiej, przy ul. Zwycięstwa, a także w rejonie WSSE. Problemy akustyczne, które występują na terenie miasta Nysa związane są także z rozwojem działalności sektora usług.

Klimat akustyczny na terenie Miasta i Gminy Głuchołazy kształtuje w znacznej mierze ruch komunikacyjny. Największy problem z hałasem komunikacyjnym ma

miejsce w samym mieście Głuchołazy, w otoczeniu głównych tras komunikacyjnych oraz dróg dojazdowych do granicy państwa. Przechodzące przez teren gminy linie kolejowe są drugorzędne, nie notuje się w związku z tym powiązanej z nimi znaczącej uciążliwości akustycznej. W otoczeniu linii kolejowych nie były wykonywane pomiary hałasu kolejowego.

Do najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu w gminie Korfantów należy komunikacja drogowa. Środki transportu są ruchomymi źródłami hałasu decydującymi o parametrach klimatu akustycznego przede wszystkim na terenach zurbanizowanych. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie miasta utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg. Hałas przemysłowy w Gminie Korfantów stanowi zagrożenie o charakterze lokalnym, występujące głównie na terenach sąsiadujących z zakładami przemysłowymi. Przyczyną wzrostu uciążliwości tego rodzaju hałasu jest rozbudowa zabudowy mieszkaniowej. Z uwagi na słabo rozwinięty przemysł na terenie gminy, skutki hałasu przemysłowego nie są uciążliwe dla mieszkańców.

Na terenie gminy Łambinowice źródłem hałasu są drogi wojewódzkie oraz przebiegająca przez teren gminy linia kolejowa Opole Zachodnie – Szydłów – Tułowice – Łambinowice – Nysa. Jest to jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa drugorzędного znaczenia z przewagą ruchu towarowego.

Na terenie Gminy Skoroszyce do najpowszechniejszych i najbardziej uciążliwych źródeł hałasu należy komunikacja drogowa. Z uwagi na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie gminy utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym. Przyczyną wzrostu uciążliwości jest również zła jakość nawierzchni dróg. Teren gminy przecina linia kolejowa relacji Nysa-Grodków-Brzeg. Obecnie została ona wyłączona z ruchu pasażerskiego. Zagrożenie hałasem wynikające z eksploatacji przedmiotowego szlaku komunikacyjnego ma charakter liniowy i jest znacząco odczuwalne w najbliższym otoczeniu torowisk.

Gmina Grodków z uwagi na strukturę przestrzenną i gospodarczą nie należy do obszarów, na których zagrożenia akustyczne stanowią istotne obciążenia dla środowiska. W planie przestrzennym zagospodarowania Gminy zwrócono szczególną uwagę na zakaz lokalizowania obiektów i urządzeń oraz prowadzenia działalności usługowej i wytwórczej mogącej powodować przekroczenie dopuszczalnych norm emisji hałasu. Źródłem hałasu komunikacyjnego są głównie drogi wojewódzkie.

W latach 2009 – 2013 Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska prowadził pomiary równoważnych poziomów dźwięku w porze dziennej LAeq D i nocnej LAeq N. Ich wyniki przedstawiono w tabeli poniżej.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Tabela 10 Wyniki pomiarów równoważnych poziomów dźwięku w porze
dziennej L_{AeqD} i nocnej L_{AeqN}

Biuro projektu:

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

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

| Lp | Miasto | Lokalizacja punktu pomiarowego | Wartość średnia dla pory dnia L_{AeqD} (dB) /wartość dopuszczalna * | Wartość średnia dla pory nocy L_{AeqN} (dB) /wartość dopuszczalna* |
|----|------------------------|---|--|---|
| 1 | Prudnik ¹ | Droga krajowa nr 41, ul. Wiejska 12, 10 m od drogi. Tereny zabudowy wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego. | 65,5 / 60 | 60,1 / 50 |
| 2 | Prudnik ¹ | Droga krajowa nr 40, ul. Powstańców Śląskich 14, 8 m od drogi. Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej. | 64,2 / 60 | 57,5 / 50 |
| 3 | Głubczyce ¹ | Droga krajowa nr 38, ul. Kozielska 9, 10 m od drogi. Tereny zabudowy mieszkaniowo-wielorodzinnej. | 62,1 / 60 | 54,8 / 50 |
| 4 | Głubczyce ¹ | Droga wojewódzka nr 416, ul. Wrocławska 16, 6 m od drogi. Tereny zabudowy mieszkaniowej - jednorodzinnej. | 63,5 / 55 | 54,4 / 50 |
| 5 | Głubczyce ⁵ | ul. I Armii WP Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego | 62,7 / 65 | 56,1 / 56 |
| 6 | Głubczyce ⁵ | ul. Jana Pawła II Tereny mieszkaniowo-usługowe | 61,5 / 65 | 56,5 / 56 |
| 7 | Kietrz ³ | Droga wojewódzka nr 416, ul. Raciborska, tereny przy zabudowie mieszkaniowo - usługowej. | 63,3 / 60 | 58,4 / 50 |

| Lp | Miasto | Lokalizacja punktu pomiarowego | Wartość średnia dla pory dnia L_{AeqD} (dB) /wartość dopuszczalna * | Wartość średnia dla pory nocy L_{AeqN} (dB) /wartość dopuszczalna* |
|----|----------------------|--|--|---|
| 8 | Kietrz ³ | Droga wojewódzka nr 416, ul. Głubczycka, tereny zabudowy mieszkaniowo – usługowej. | 64,5 / 60 | 56,0 / 50 |
| 9 | Paczków ⁴ | Droga wojewódzka nr 382, ul. Kopernika, teren zabudowy mieszkaniowej usługowej | 60,2 / 65 | 51,5 / 56 |
| 10 | Paczków ⁴ | Droga powiatowa, ul. Daszyńskiego, teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej | 60,1 / 61 | 48,5 / 56 |
| 11 | Nysa ² | Droga gminna (w pobliżu drogi wojewódzkiej nr 411) ul. Krzywoustego, tereny mieszkaniowo – usługowe. | 67,0 / 60 | 54,2 / 50 |
| 12 | Nysa ² | Droga krajowa nr 41, ul. Piłsudskiego, tereny zabudowy – mieszkaniowo usługowej. | 69,3 / 60 | 61,6 / 50 |

Zródło: WIOS

Objaśnienia:

L_{AeqD} – równoważny poziom hałasu dla pory dnia w decybelach [dB]
 L_{AeqN} – równoważny poziom hałasu dla pory nocy w decybelach [dB]

¹ BADANIA HAŁASU DROGOWEGO W WYBRANYCH PUNKTACH WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO W ROKU 2009

²BADANIA HAŁASU DROGOWEGO W WYBRANYCH PUNKTACH WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO W ROKU 2010

³ OCENA WYNIKÓW POMIARÓW MONITORINGOWYCH HAŁASU DROGOWEGO ZA ROK 2011

⁴OCENA WYNIKÓW POMIARÓW MONITORINGOWYCH HAŁASU DROGOWEGO ZA ROK 2012

⁵ Ocena stanu akustycznego środowiska na podstawie wyników pomiarów monitoringowych hałasu drogowego za rok 2013 w województwie opolskim

* Wartość dopuszczalna określona obowiązującym w roku prowadzenia pomiarów Rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku



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

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

4.6 Powierzchnia ziemi

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 występuje rzeźba równinna, falista – lokalnie pagórkowata, rzeźba falista i pagórkowata (nizinno – wyżynna), rzeźba pagórkowata i wzgórzowa oraz wzgórzowa i górską. Poniżej przedstawiono charakterystykę, według podziału fizyczno – geograficznego Polski.

Płaskowyż Głubczycki

Płaskowyż Głubczycki stanowi dość wysoko wzniesioną (235 -260 m n.p.m.) równinę lessową, położoną u podnóża Sudetów i Przedgórze Sudeckiego. Powierzchnia Płaskowyżu jest silnie porożciniana licznymi dolinkami rzecznyymi, które w swych górnych odcinkach tworzą rozgałęzione systemy głębokich, wąskich, na ogół nieckowatych dolinek. Największe z nich to doliny Osobłogi, Troi i Psiny.

Równina Niemodlińska

Równina Niemodlińska rozciąga się pomiędzy Doliną Odry na wschodzie, a Doliną Nysy Kłodzkiej na zachodzie, od południa opiera się o Płaskowyż Głubczycki. Jest to niejednorodny morfogenetycznie obszar, na który składa się w części południowej równina morenowa oraz w części północnej rozległe pola sandrowe i kemy, zajęte przez kompleks leśny Borów Niemodlińskich.

Dolina Nysy Kłodzkiej

Region obejmuje południkowy odcinek doliny rzecznej. Szeroką na 5 - 7 km dolinę wypełniają osady rzeczne, tworzące system teras plejstoceniowych i holoceńskich, zalegających na osadach trzeciorzędowych. Ku południowemu zachodowi Dolina przechodzi w Obniżenie Otmuchowskie.

Równina Grodkowska

Równina Grodkowska stanowi wschodnią część Równiny Wrocławskiej, od strony wschodniej sięgając do Doliny Nysy Kłodzkiej. Morfogenetycznie stanowi ona płaską, lekkofalistą i falistą równinę moreny dennej i ablacyjnej z rozległymi stolicami kemowymi Wału Łosiowa, u zbiegu Doliny Nysy Kłodzkiej i Odry.

Wzgórza Strzelińskie

Wzgórza wzniesione są w przedziale wysokości 350 - 490 m n.p.m. Na obszarze województwa występuje ich niewielki, wschodni fragment (mikroregion Wysoczyzny Nyskiej). Pod względem morfogenetycznym Wzgórza są zróżnicowane, występuje tutaj równina morenowa, kemy, wschodnie utworów trzeciorzędowych, pokrywy lessowe. Najbardziej charakterystycznym elementem rzeźby są Pagóry Otmuchowsko-Nyskie - sandry marginalne zbudowane z piasków i żwirów, osadzone

na bezpośrednim przedpolu krawędzi lądolodu odrzańskiego zlodowacenia środkowopolskiego.

Obniżenie Otmuchowskie

Obniżenie Otmuchowskie jest trzeciorzędowym zapadliskiem tektonicznym (Rów Nysy) wykorzystywanym przez środkowy bieg rzeki Nysa Kłodzka. W starszym plejstocenie dolina pełniła funkcje pradoliny, odwadniającej ku wschodowi wody lodowcowe. Płaskie dno doliny wypełnione plejstoceńskimi i holoceńskimi osadami rzecznyymi, położone jest w przedziale wysokościowym 145 - 185 m n.p.m. W obrębie Obniżenia położone są dwa zbiorniki wodne - zbiornik Otmuchów i zbiornik Nysa.

Przedgórze Paczkowskie

Przedgórze Paczkowskie stanowi wąski płaskowyż pomiędzy krawędzią Sudetów a Obniżeniem Otmuchowskim. Przedgórze wzniesione jest w przedziale wysokości 250 - 280 m n.p.m. Tworzą go stożki napływowe rzek sudeckich i pokrywy podstokowe, zalegające na starszym podłożu granitów i iłów trzeciorzędowych, przykrytych plejstoceńskimi terasami kemowymi okresu deglacjacji lądolodu środkowopolskiego, stadiału Odry.

Góry Opawskie

W granicach Polski znajduje się niewielki fragment Gór Opawskich, w zasadzie północne stoki ich najwyższego szczytu Biskupiej Kopy (890 m n.p.m.). Rozczłonkowanie stoku górskiego doprowadziło do wyodrębnienia kilku izolowanych masywów: Góry Chrobrego k. Głuchołaz, Biskupiej Kopy i Srebrnej Kopy oraz Długoty i Kobylicy k. Prudnika. Wszystkie w/w masywy wyniesione są ponad równinne przedpole o średniej wysokości 300 m n.p.m. stanowiąc wyraźnie wyodrębnione formy powierzchniowe. Na obszarze górskim deniwelacje terenu osiągają od 250 m w części zachodniej do 570 m w części wschodniej. Generalnie wysokości bezwzględne na obszarze gór i ich przedpola zmniejszają się ku północy. Północna część omawianego obszaru jest słabo rozczłonkowana, o charakterze pagórkowatym, z dominującymi formami akumulacyjnymi i denudacyjnymi. W warunkach klimatu peryglacjalnego na obszarze górskim doszło do wytworzenia pokryw gruzowo-ilastych i wypreparowania wychodni, występujących na stokach Biskupiej i Srebrnej Kopy. Obserwuje się również wyraźne ślady ewolucji rzecznej w Sudetach - część dolin rzecznych o południkowym przebiegu dolin (Biała Głuchołaska, Bystry Potok) nawiązuje do trzeciorzędowych założeń rzeźby, część dolin i przebiegu równoleżnikowym związana jest z plejstoceńskimi przepływami wód powierzchniowych (epigenetyczny przełom Złotego Potoku).

Rozmieszczenie głównych typów rzeźby przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 11 Mapa podziału fizyczno – geograficznego na tle głównych typów rzeźby

Biurow projektu:

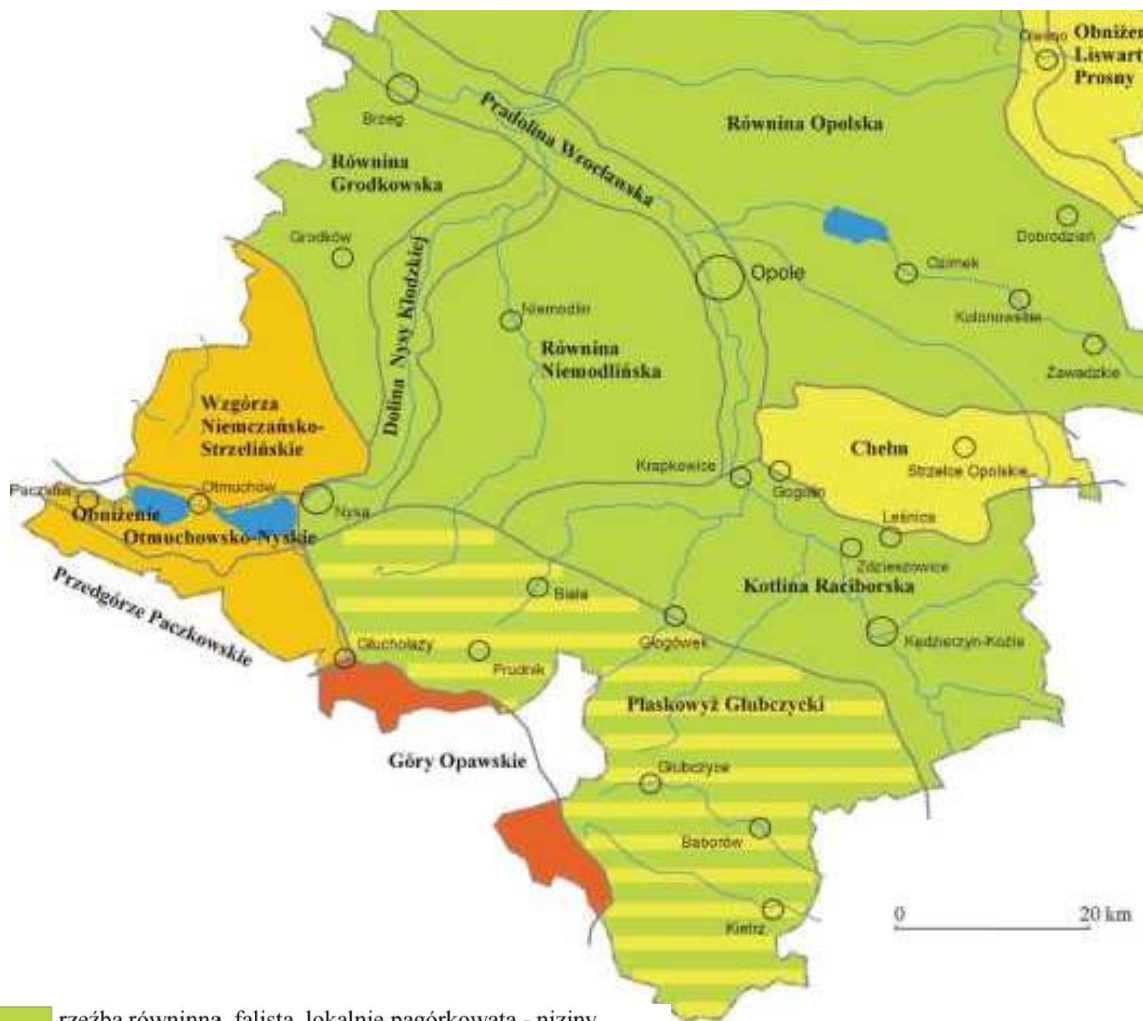
48-300 Nysa






ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



-  rzeźba równinna, falista, lokalnie pagórkowata - niziny
-  rzeźba falista i pagórkowata nizinno-wyżynna - płaskowyże
-  rzeźba falista i pagórkowata - wyżyny
-  rzeźba pagórkowata i wzgórzowa - przedgórze
-  rzeźba wzgórzowa i góriska - góry

Źródło: "Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007

Gmina Biała leży w obrębie makroregionu Niziny Śląskiej, obejmując swoją południową częścią mezoregion Płaskowyżu Głubczyckiego, środkową Kotlinę Raciborską oraz północną Równinę Niemodlińską. Konfiguracja terenu jest silnie zróżnicowana, rzędne terenu mieszczą się w granicach od 274, 5 m n.p.m. (Laskowiec) do 177, 5 m n.p.m. (Chrzelice). Powierzchnia terenu generalnie podnosi się od strony północno – wschodniej ku południowemu – zachodowi. Deniwelacja terenu wynosi ok. 120 m, przy czym najniższe znajdują się tereny położone w obrębie Kotliny Raciborskiej, gdzie wysokość bezwzględna wynosi 177 m n.p.m. Największą wartość osiągają tereny położone na Płaskowyżu Głubczyckim, w południowo – zachodniej części gminy. Teren wyraźnie spada w kierunku Równiny Niemodlińskiej. W części południowej gminy występują wyraźnie ukształtowane doliny rzek.

Na terenie gminy Lubrza dominuje rzeźba płaskorówninna (o przeważających spadkach 0-1), która występuje na 49% powierzchni gminy. Niskofalista i niskopagórkowata rzeźba występuje na 37% powierzchni gminy, a rzeźba falista i pagórkowata występuje na 10% powierzchni terenu gminy. Najkorzystniejszą rzeźbę terenu dla gospodarki rolnej mają sołectwa położone w północno – zachodniej i środkowej części gminy. Konfiguracja terenu jest silnie zróżnicowana, rzędne terenu mieszczą się w granicach od 370,0 m n.p.m. (Trzebina) do 215,0 – 220,0 m n.p.m. (doliny cieków wodnych północnej i północno – wschodniej części gminy). Powierzchnia terenu generalnie opada z kierunku południowego – zachodu na północ i północny – wschód.

W ukształtowaniu gminy Prudnik widoczne jest zróżnicowanie krajobrazowe. Część południowa (Góry Opawskie) to urozmaicony teren niewysokich gór zbudowanych ze starych utworów paleozoicznych, między innymi z szarogłazów, na których zalega warstwa osadów polodowcowych pochodzących z okresu zlodowacenia krakowskiego. Ten mezoregion jest stosunkowo dobrze zalesiony (Las Prudnicki) i wykorzystywany do celów rekreacyjno-turystycznych. Część gminy w tym i miasto Prudnik położona na Płaskowyżu Głubczyckim to dość wysoko wzniesiona (250-300m n.p.m.) równina lessowa, wykorzystywana rolniczo, tu i ówdzie urozmaicona niewielkimi wzniesieniami, które porasta las. Mezoregion - Płaskowyż Głubczycki charakteryzują bardzo dobre warunki do rozwoju rolnictwa. Pod względem typologii krajobrazu naturalnego Polski (Richling 1992) tereny gminy Prudnik zaliczane są do grupy krajobrazu wyżyn i gór niskich w odmianie lessowej-eolitycznej oraz gatunku wysoczyzn słabo rozciętych.

W gminie Głubczyce dominuje rzeźba falisto-pagórkowata, w szczególności w jej południowo-zachodniej części, stanowiącej fragment Gór Opawskich i przynależnej do makroregionu Sudetów Wschodnich. Występuje tam bardzo zróżnicowana rzeźba wzgórzowa o deniwelacjach rzędu 50- 100 m. Obszar północny tej części gminy znacznie wyższy (kilka wzgórz przekracza 450 m) na sporej powierzchni pokryty jest lasami.



Biuro projektu:

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

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

Charakterystyczną cechą położenia fizyczno-geograficznego Gminy Kietrz, jest jej zlokalizowanie przy osiowej części rozległego obniżenia między Sudetami i Karpatami zwanego Bramą Morawską. Rozdzielające dwa główne pasma górskie Polski obniżenie Bramy jest jednym z najważniejszych w kraju szlaków migracyjnych południowych elementów europejskiej flory i fauny.

Rzeźba terenu na, którym położona jest Gmina Paczków charakteryzuje się układem pasmowym. Wzdłuż północnej granicy rozciągają się płaski teren zalewowy Nysy Kłodzkiej, z ujściowym odcinkiem rzeki Kamienna. Drugi równoleżnikowy pas stanowi krawędź tarasu zaznaczającym się stromym zboczem, wyraźnym w miejscowościach: Kozielno, Paczków i Stary Paczków. Na południe od krawędzi tarasu rozpościera się falista wysoczyzna, od południa i zachodu oparta o skłony Przedgórze. Teren poprzecinany jest licznymi, bezimiennymi ciekami wodnymi. Północna część gminy Paczków leży w granicach mezoregionu Obniżenie Otmuchowskie. Mezoregion ten jest zapadliskiem tektonicznym wypełnionym utworami trzeciorzędowymi, na których zalegają plejstocenske osady rzeczne. Rów wykorzystany jest przez śródkowy bieg Nysy Kłodzkiej. Płaskie, szerokie (do 4 km) dno doliny położone na wysokości 198 – 203 m n.p.m. poprzecinane jest siecią dopływów, z których większymi są: Świdna, Raczyna i Kamienna. Południowa część gminy Paczków wchodzi w skład Przedgórze Paczkowskiego. Mezoregion ten przecina granice polsko-czeską. Po stronie polskiej na granitach zalegają żwiry i piaski z okresu deglacjacji (zanikania) zlodowacenia środkowopolskiego. Pod względem przyrodniczym gmina położona jest w piątej Kotlinie Kłodzkiej, dzielnicy Przedgórze Sudeckie.

Teren gminy Głuchołazy charakteryzuje się urozmaiconą morfologią, z licznymi pagórkami i niewielkimi szczytami (Biskupia Kopa, Zamkowa Góra) o rzędnych 220 - 560 m n.p.m. – wzniesienie Biskupia Kopa 889 m.n.p.m. Według podziału fizyczno-geograficznego Kondrackiego, obszar gminy wchodzi w skład dwu makroregionów Przedgórze Sudeckiego i Sudetów Wschodnich. Zachodnia część gminy to mezoregion Przedgórze Paczkowskie, zaś południowa to Góry Opawskie. W skład makroregionu Sudetów Wschodnich wchodzi Mezoregion Góry Opawskie – reprezentowane przez niewielki skrawek w południowej części gminy Głuchołazy, północny skłon Biskupiej Kopy i położona u jej podnóża część doliny Złotego Potoku oraz Góra Parkowa (542 m) w Głuchołazach oraz Mezoregion Góry Złote, reprezentowane przez niewielki, najbardziej wysunięty na wschód fragment tej jednostki na południowych krańcach gminy Głuchołazy. Przedgórze Sudeckie do schyłku oligocenu stanowiło jedną całość ze strukturami geologicznymi Sudetów. Wielka dyslokacja tektoniczna o kierunku północny zachód – południowy wschód i amplitudzie pionowego przemieszczenia obu części wielkości kilkuset metro, rozdzieliła istniejący poprzednio blok na część górską i część przedgórska, która pozostała niewysoką równiną z kilkoma twardzielowymi wzniesieniami. Poza

wspomnianymi wzniesieniami Przedgórze Sudeckie pokrywają częściowo mioceńskie osady morskie oraz czwartorzędowe piaski, gliny morenowe i podobne do lessu utwory pyłowe, na których powstały dosyć urodzajne gleby brunatnoziemne, co sprawia, że jest to region rolniczy z niewielkimi płacami leśnymi na wyższych wzniesieniach.

Współczesna rzeźba terenu gminy Korfantów jest wynikiem zachodzących tu niegdyś procesów glacialnych, peryglacialnych, eolicznych i erozji oraz akumulacji rzecznej, a także działalności człowieka. Najsilniejsze procesy rzeźbotwórcze, które ukształtowały dzisiejszą geomorfologię gminy zachodziły na jej terenie w czwartorzędzie, a przede wszystkim w odleglejszej czasowo części epoki - plejstocenie. Wówczas teren gminy podlegał procesom związanym z nasuwaniem się lodowca, a także procesom peryglacialnym, które rozgrywały się na jego przedpolu.

Najwyżej położone obszary w gminie Korfantów zlokalizowane są w jej południowej części. Wysokości bezwzględne osiągają tu 293 m npm. Najniżej położone tereny znajdują się na północy, w dolinie Ścinawy Niemodlińskiej przy granicy z gminą Tułowice - ok. 174 m npm. Obszar gminy ma zatem zróżnicowany hipsometryczny charakter. Bezwzględna różnica wzniesień wynosi ok. 120 m.

Najniżej położone tereny w gminie występują w centralnie położonej dolinie Ścinawy Niemodlińskiej, która stanowi główną wklęsłą oś geomorfologiczną. W kierunku doliny teren gminy opada koncentrycznie z obszarów przygranicznych, które są wyniesione i stanowią wododziały tej rzeki. Dodatkowo obszar gminy łagodnie opada z wyniesionego Płaskowyżu Głubczyckiego w południowej części do zdenudowanej równiny polodowcowej w północnej części. Ten kierunek spadków terenu jest typowy dla całej południowej Opolszczyzny i związany jest z przejściem górskich form geomorfologicznych Sudetów Wschodnich - Gór Opawskich - poprzez Płaskowyż Głubczycki i Równinę Niemodlińską do najniżej położonych w regionie terenów doliny Odry.

Obszary o najwyższych wysokościach względnych w gminie Korfantów położone są w okolicach Ścinawy Nyskiej, gdzie teren silnie opada do doliny Ścinawy Niemodlińskiej, deniwelacja ok. 45 m. Stosunkowo duże deniwelacje jak na teren Nizinny Śląskiej zlokalizowane są również w całej południowej części gminy oraz na niektórych odcinkach skrzydeł dolin Ścinawy - miejscami do ok. 30 m. Interesujący jest pod tym względem również pagór położony na wschód od Włodar. Jest on wyniesiony ponad otaczający go teren o 25 - 30 m. Generalnie na terenie gminy wysokości względne maleją od części południowej do części północnej. Na południu osiągają one przeciętną wielkość 30 m, w części centralnej 20, natomiast w części północnej 10 m. (z wyjątkiem wydm i skarp doliny Ścinawy, które są wyniesione ponad otaczający je teren o ok. 15-20 m). Najniższe deniwelacje w gminie charakterystyczne są dla obszaru dna doliny Ścinawy Niemodlińskiej. Deniwelacje rzadko przekraczają tu 3 m. W położeniach poza dolinnych na wschód



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

i zachód od Korfantowa występują formy związane z działalnością glacialną i fluwioglacjalną, dodatkowo przekształcone w okresie polodowcowym. Formy te różnicowanie wysokości względnych zawdzięczają pagórkowatemu lub falistemu ukształtowaniu się pozostałości po epoce lodowcowej. Pod względem zróżnicowania wysokości względnych obszar gminy Korfantów należy do bardziej zróżnicowanych na terenach Niziny Śląskiej.

Obszar gminy Skoroszyce jest położony na terenach o nieznacznym zróżnicowaniu wysokościowym i genetycznym form. Na obecny charakter rzeźby wpłynęły procesy denudacyjnej i akumulacyjnej działalności lądolodów, w szczególności ostatniego na tym terenie zlodowacenia Odry, a także procesy erozji i akumulacji rzecznej Nysy Kłodzkiej zachodzącej w plejstocenie i holocenie. Centralna i wschodnia część terenu opracowania zbudowane są ze schodkowo opadających w kierunku wschodnim, ku współczesnej dolinie zalewowej Nysy Kłodzkiej, tarasów rzecznych.

Pod względem położenia fizjogeograficznego obszar gminy Grodków wg Kondrackiego znajduje się w obrębie następujących jednostek: prowincja: Niż Środkowoeuropejski, podprowincja: Niziny Środkowopolskie (318), makroregion: Nizina Śląska (318.5), mezoregiony: Równina Wrocławska (318.53) region: Równina Grodkowska (318.533). Równina Wrocławska wznosi się od 125 do 165 m i jest dosyć płaską krainą rolniczą, zróżnicowaną ze względu na rodzaj gruntów i gleb. Dzieli się ją na 3 regiony: Wysoczyzna Średzka, Równina Kącka oraz Równina Grodkowska. Równina Grodkowska znajduje się pomiędzy dolinami Oławy i Nysy Kłodzkiej. jest to wysoczyzna morenowa z pagórkami kemowymi i z glebami brunatnoziemnymi.

4.6.1 Geoostoje

Ochrona georóżnorodności związana jest z ochroną abiotycznych elementów środowiska przyrodniczego obejmujących budowę geologiczną powierzchniowych warstw skalnych, a także zróżnicowanie naturalnego reliefu. Przedmiotem ochrony georóżnorodności są głównie różne typy skał i minerałów, ich ułożenie (stratygrafia), tektonika, paleontologia i inne cechy związane z ich występowaniem. Typowane do ochrony przyrody nieożywionej geoostoje mają najczęściej bardzo niewielkie powierzchnie jednostkowe, które w opracowaniu rangi regionalnej nie nadają się do przedstawienia. W niniejszym opracowaniu używane jest pojęcie stref koncentracji geoostoi, oznaczające obszary, w których rozwój zagospodarowania przestrzennego powinien obejmować ochronę dziedzictwa przyrodniczego.

Najważniejsze walory geomorfologiczne związane są z występowaniem:

- zespołu form orogenetycznych i denudacyjnych w Górach Opawskich,
- zespołu form zdenudowanych starych górotworów z silnie zaznaczającym się glacją i peryglacją na Przedgórzu Paczkowskim i Wzgórz Niemczańsko-Strzelińskich,
- form erozyjnych na Płaskowyżu Głubczyckim.

Analiza występowania na powierzchni terenu poszczególnych typów skał, a także zróżnicowania naturalnego rzeźby pozwala na wyróżnienie 11 obszarów nagromadzenia geoostoi (tabela poniżej).

Tabela 11 Obszary koncentracji geoostoi geologicznych i geomorfologicznych oraz łączonych

| Nr - zgodnie z rys. 13 | Nazwa geoostoi | Typ | Region fizyczno-geograficzny | Walory geologiczne | Walory geomorfologiczne |
|------------------------|----------------------------|-----|---|--|--|
| 13. | Doliny Nysy Kłodzkiej | GG | Dolina Nysy Kłodzkiej | Odslonięcia mad na podcięciach erozyjnych rzeki | Dobrze zachowany inwentarz form korytowych i dolinnych |
| 14. | Grabińska | GG | Granica Doliny Nysy Kłodzkiej i Równiny Opolskiej | Nawiercone szczawy termalne i naturalne wypływy ciepłych wód podziemnych | Krawędź doliny o znacznych deniwelacjach uwarunkowana tektonicznie ze źródłami i wysiękami |
| 15. | Kamiennicko-Karłowicka | GG | Wzgórz Niemczańsko-Strzelińskie | | Bogaty inwentarz form erozyjnych i akumulacyjnych polodowcowych, lessowych i dolinnych na przedgórzu sudeckim |
| 16. | Wilemowicka | G | Wzgórz Niemczańsko-Strzelińskie | Liczne dobre odslonięcia wulkanitów ze zmetamorfizowanymi skałami i osłony | Słabo zaznaczające się wzniesienia ostańców zbudowanych z bazaltów |
| 17. | Wzgórz Otmuchowsko-Nyskich | M | Wzgórz Niemczańsko-Strzelińskie | Odslonięcia granitoidów masywu Żulowej ze zmetamorfizowanymi skałami i osłony oraz profile osadów czwartorzędowych lodowcowych | Strefa nałożenia na wschodnie skalne starego podłoża ciągu wzniesień sandrów marginalnych jednego z postojów lądolodu zlodowacenia Odry; delta Nysy Kłodzkiej do Z. Otmuchowskiego |

**Biuro projektu:**

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

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

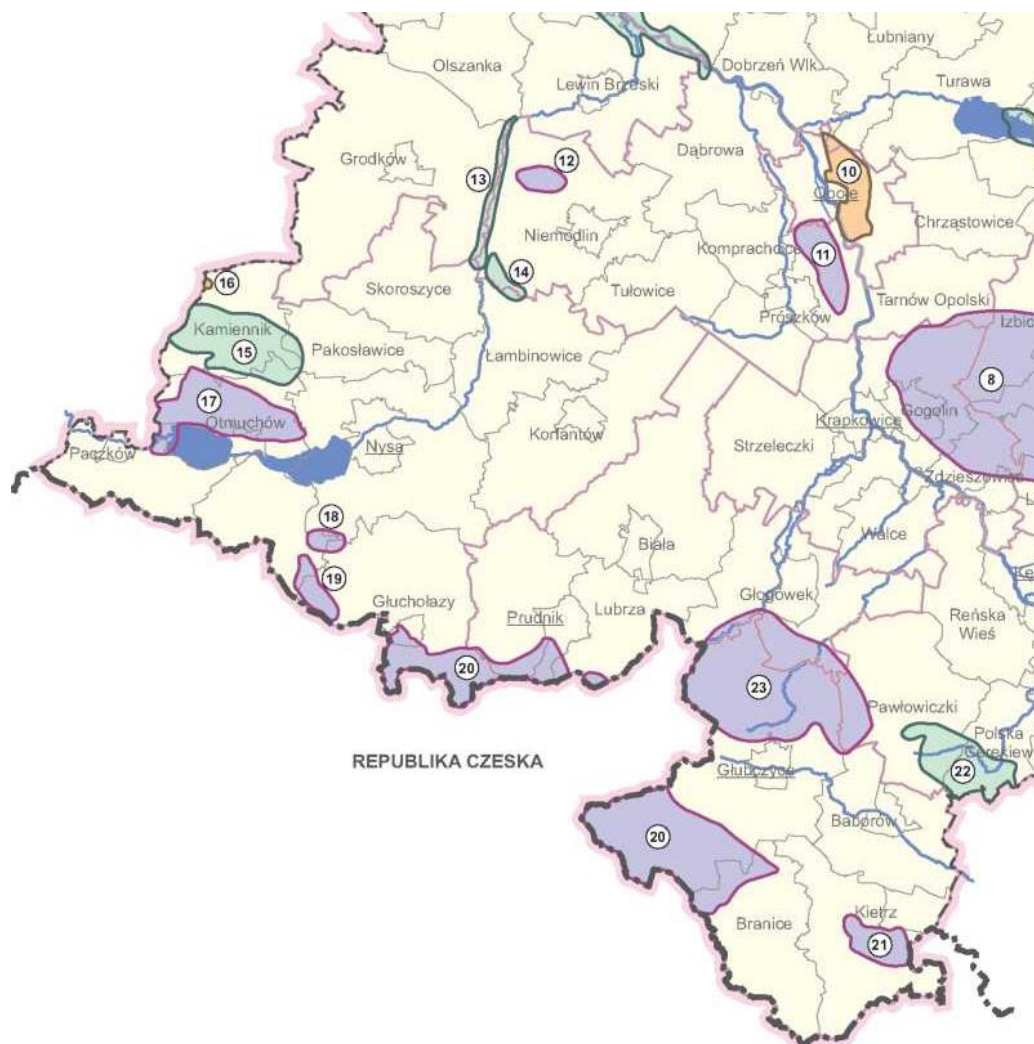
| Nr - zgodnie z rys. 13 | Nazwa geoostoi | Typ | Region fizyczno-geograficzny | Walory geologiczne | Walory geomorfologiczne |
|------------------------|----------------------------|-----|------------------------------|--|--|
| 18. | Nadziejowska | M | Przedgórze Paczkowskie | Odslonięcia granitoidów masywu Żulowej ze zmetamorfizowanymi skałami i osłony | Zróznicowana rzeźba przedgórze Sudetów |
| 19. | Jarnoławski o-Sławniowicka | M | Przedgórze Paczkowskie | Odslonięcia granitoidów masywu Żulowej ze zmetamorfizowanymi skałami i osłony oraz utwory wapieni krystalicznych | Zróznicowana rzeźba przedgórze Sudetów |
| 20. | Góry Opawskich | M | Góry Opawskie | Liczne wychodnie w różnym stopniu zmetamorfizowanych skał górnodońskich i dolnokarbońskich | Bogaty zestaw form rzeźby orogenetycznej i denudacyjnej |
| 21. | Dzierżysławska | M | Płaskowyż Głubczycki | Odslonięcia neogeńskich gipsów oraz osadów czwartorzędowych, a także skał wulkanicznych | Zespół form akumulacyjnych i erozyjnych na lessowym płaskowyżu uwarunkowanym starszymi formami tektonicznymi |
| 22. | Głubczycka | M | Płaskowyż Głubczycki | Odslonięcia erozyjne utworów dolnokarbońskich na zboczach głębokich dolin rzecznych, profile osadów czwartorzędowych | Zespół form akumulacyjnych i erozyjnych na lessowym płaskowyżu uwarunkowanym starszymi formami tektonicznymi |
| 23. | Radoszowska-Grzędzińska | GG | Płaskowyż Głubczycki | | Zespół form akumulacyjnych i erozyjnych na lessowym płaskowyżu uwarunkowanych osadami polodowcowymi |

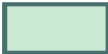

Źródło: „Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego”, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007 r.

Objaśnienia

Typ: G - geologiczne, GG - geomorfologiczne, M - łączone (mieszane).

Rysunek 12 Geoostoje



-  obszary koncentracji geoostoi geomorfologicznych
-  obszary koncentracji geoostoi łączonych geologiczno-geomorfologicznych

Źródło: "Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





4.7 Gleby

Na terenie objętym opracowaniem występują następujące regiony glebowo – rolnicze:

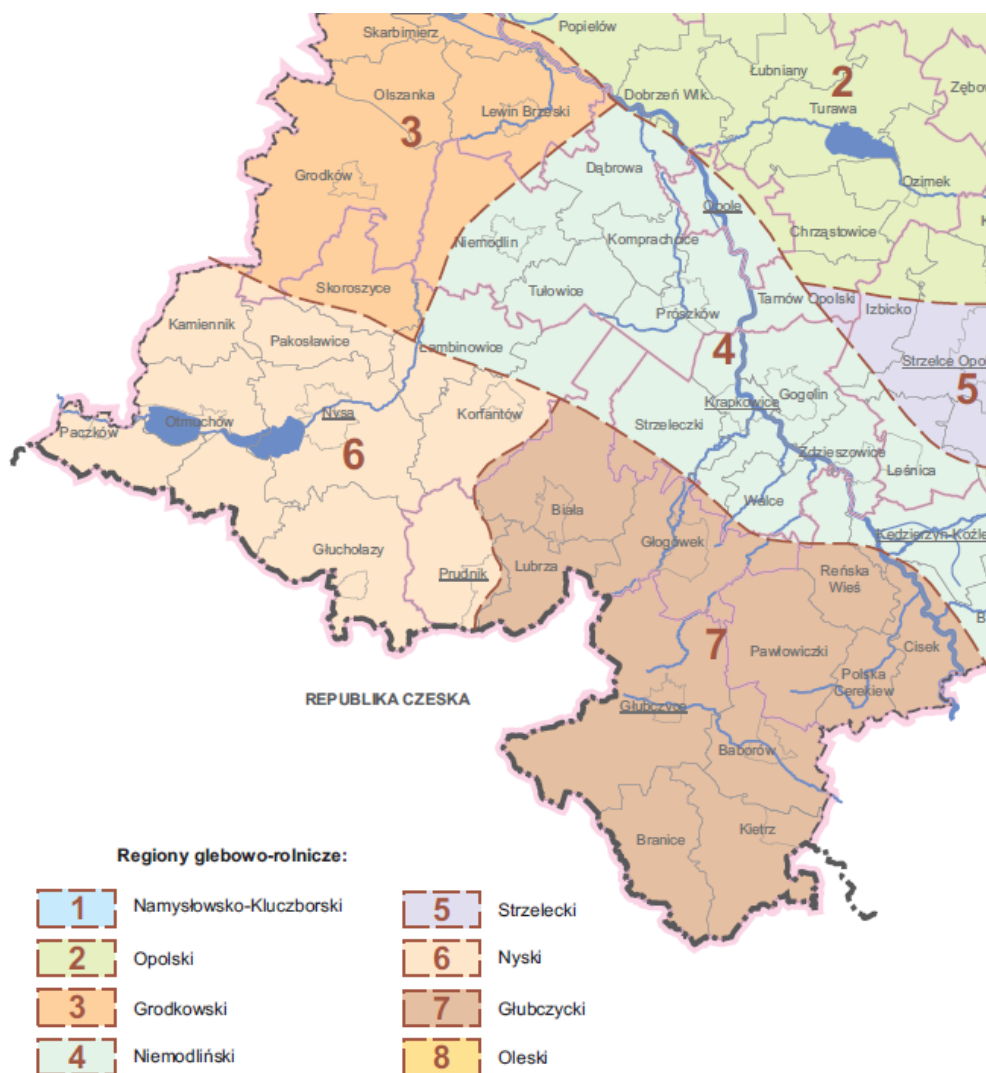
Region Grodkowski - obejmuje Równinę Grodkowską, Dolinę Nysy Kłodzkiej i północną część Pradoliny Wrocławskiej. Rzeźba terenu płaska, przechodzi ku zachodowi w lekko falistą. Region obejmuje swoim zasięgiem gminy Brzeg, Skarbimierz, Olszanka, Grodków, Lewin Brzeski. Region charakteryzuje się przewagą gleb kompleksu 2 - pszennego dobrego, a płamiście występuje kompleks 3 pszenno-wadliwy. Są to głównie gleby IIIb i IVa klasy bonitacyjnej. Dominują tu gleby brunatne wylugowane, płowe oraz mady. Zdecydowaną przewagę gleb tego regionu stanowią gleby średnio ciężkie do uprawy, z udziałem gleb ciężkich i lekkich. Nadają się do uprawy wszystkich roślin uprawnych,

Region Niemodliński - w skład regionu wchodzi Równina Niemodlińska i południowa część Pradoliny Wrocławskiej. Przeważa rzeźba płaskorówninna oraz niskofalista. Swoim zasięgiem obejmuje gminy Popielów, Dobrzeń Wielki, Dąbrowa, Niemodlin, Krapkowice, Prószków, Strzeleczyki, Walce i Opole. Przydatność rolnicza regionu jest zróżnicowana. Zdecydowanie przeważają gleby kompleksu 5 - żytniego dobrego, z małym udziałem kompleksów 4 - żytniego bardzo dobrego i 2 - pszennego dobrego, głównie IV klasy bonitacyjnej. Są to głównie gleby brunatne wylugowane i kwaśne, gleby płowe oraz mady. Warunki wilgotnościowe gleb są mało korzystne dla rolnictwa, w większości za suche lub za wilgotne dla produkcji rolnej,

Region Nyski - w jego skład wchodzi Obniżenie Otmuchowskie, Przedgórze Paczkowskie i Góry Opawskie. Rzeźba terenu falista z dużym udziałem płaskiej. Obejmuje swoim zasięgiem gminy Prudnik, Korfantów, Głuchołazy, Nysa, Paczków, Otmuchów, Kamiennik, Pakosławice i Łambinowice. Zdecydowanie przeważają tutaj gleby kompleksu 2 - pszennego dobrego, IIIa i IIIb klasy bonitacyjnej. Są to gleby brunatne wylugowane, płowe oraz mady ciężkie. Są one związane i często okresowo za wilgotne, stwarzając dobre warunki do produkcji rolnej,

Region Głubczycki - obejmuje obszary położone na Płaskowyżu Głubczyckim i częściowo w Górach Opawskich, o rzeźbie falistej. Swoim zasięgiem obejmuje gminy Branice, Kietrz, Baborów, Głubczyce, Pawłowiczki, Polską Cerekiew, Głogówek, Białą, Lubrzą, Cisek i Reńską Wieś. Przeważają tutaj gleby kompleksu 2 - pszennego dobrego i 1 - pszennego bardzo dobrego, wśród których płamiście występuje kompleks pszenno-wadliwy. Gleby te należą do II i III klasy bonitacyjnej. Ponad połowa gleb to czarnoziemy zdegradowane oraz brunatne wylugowane. Są to gleby ciężkie i średnio ciężkie do uprawy, stwarzające korzystne warunki do produkcji rolnej wszystkich roślin uprawnych,

Na poniższym rysunku przedstawiono regiony glebowo – rolnicze
 Rysunek 13 Mapa z regionami glebowo – rolniczymi.



Źródło: Warunki przyrodnicze produkcji rolnej - woj. opolskie, Instytut Uprawy, Nawożenia i Gleboznawstwa w ulawach, Puławy 1987 r.

4.8 Klimat

Gmina Biąła leży na pograniczu dwóch regionów pluwiotermicznych tj. nadodrzańskiego i podsudeckiego. Zmiany cech klimatu występują pomiędzy północno-wschodnią a środkową częścią gminy, położonej w granicach mezoregionu Kotliny Raciborskiej i Równiny Niemodlińskiej, a częścią południową gminy położoną w granicach Płaskowyżu Głubczyckiego. Średnia roczna temperatura dla całej gmin



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

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

wynosi + 8 °C, przy czym w jej środkowej i północnej części, ze względu na ukształtowanie jest wyższa. Okres wegetacyjny na terenie gminy wynosi 205 dni przy średniej temperaturze poniżej 14°C. W części północnej i środkowej gminy okres wegetacyjny trwa 220 dni przy średniej temperaturze 14,2°C. Pokrywa śnieżna występuje ponad 65dni, średnia roczna suma opadów wzrasta od około 650mm w części północno-wschodniej (nizinnej) do około 700mm na południu.

Gmina Lubrza leży w podsudeckim regionie pluwiotermicznym. Nieznaczne różnice cech klimatu można występują pomiędzy południową częścią obszaru gminy, położoną w granicach Gór Opawskich, a jej częścią centralną i północną, położoną w granicach Płaskowyżu Głubczyckiego. Równice pomiędzy tymi częściami gminy uwidaczniają się w warunkach termicznych, ilości opadów, a także w lokalnych warunkach mikroklimatycznych zależnych od położenia terenu. Średnia temperatura roczna wynosi 8,0 °C, przy czym na terenach górskich jest ona niższa. Najcieplejszymi miesiącami są lipiec (ze średnią temperaturą + 18°C) i sierpień (+16°C), a najzimniej jest w lutym (kiedy średnia temperatura jest niższa od - 4°C) i styczniu (ze średnią temperaturą - 1°C). Średnia temperatura okresu wegetacyjnego na Płaskowyżu Głubczyckim wynosi +14,2°C, a w rejonie Trzebini jest nieco niższa. Jego długość jest średnio wynosi 218 dni, przy czym w rejonie Trzebini jest on krótszy o 6 dni. Pokrywa śnieżna utrzymuje się przez 48 dni w ciągu roku.

Klimat na terenie gminy Prudnik w znacznym stopniu jest kształtowany pod wpływem położenia geograficznego, rozmieszczenia wód, charakteru rzeźby terenu, bonitacji glebowej, charakteru szaty roślinnej. Duży wpływ na klimat Gminy Prudnik ma sąsiedztwo Gór Opawskich, których oddziaływanie uwidacznia się w warunkach termicznych i opadach atmosferycznych. Średnia temperatura roczna wynosi +8 stopni Celsjusza. Średnia temperatura dla okresu wegetacji wynosi +14,2 st. Celsjusza, a okres ten trwa około 218 dni (w rejonie Gór Opawskich o 6 dni krótszy). Pokrywa śnieżna występuje od grudnia do kwietnia. Duże zróżnicowanie wykazują również średnie roczne wielkości opadów atmosferycznych - w okolicach Prudnika wynoszą 640 mm., na terenie Gór Opawskich ok. 700 mm, na terenach przylegających do Gór -675 mm.

Obszar gminy Branice posiada charakter klimatu przejściowego z przewagą cech oceanicznych. Położenie oraz zróżnicowanie geomorfologiczne powierzchni, powodują dużą zmienność elementów klimatu w poszczególnych częściach jego obszaru. W części południowo-zachodniej i zachodniej decydującym czynnikiem jest obecność Sudetów z pasmem Gór Opawskich. W części południowo wschodniej nie bez znaczenia jest otwarcie Kotliny Śląskiej w kierunku południowym przez Bramę Morawską, na ciepłe o dużych prędkościach masy powietrza.

Klimat gminy Głubczyce jest częściowo kształtowany pod wpływem pasma Sudetów i zaznacza się niewielką różnicą charakterystyk klimatycznych w stosunku

do centralnej i północnej części województwa opolskiego, gdzie znaczną rolę klimatyczną odgrywa dolina Odry. Pod tym względem gmina odznacza się nieco chłodniejszymi warunkami klimatycznymi, np.: zimniejszym latem, mniejszą sumą usłonecznienia rocznego, późniejszym następstwem wiosny i lata oraz wcześniejszym następstwem jesieni i zimy (o około 5 dni). Stan taki również wiąże się z geograficznym położeniem gminy w obrębie Płaskowyżu Głubczyckiego i u podnóża gór. Średnia temperatura roczna wynosi od $+7,8^{\circ}\text{C}$ do $+8,1^{\circ}\text{C}$. Średnia temperatura powietrza sezonu letniego wynosi $+18^{\circ}\text{C}$ natomiast sezonu zimowego $-2,1^{\circ}\text{C}$. Zachmurzonych jest około 65 % dni w roku, przy czym najczęściej są to dni grudnia, najrzadziej sierpnia i września. Średnie dzienne usłonecznienie wynosi około 6 godz., w zimie 2,7 godz., w lecie 9,3 godz. Opady atmosferyczne kształtują się na poziomie od 500 mm do 700 mm rocznie.

Obszar Gminy Kietrz charakteryzuje się ostrzejszym niż centralna część województwa opolskiego warunkami klimatycznymi, ale co bardzo istotne, są one łagodniejsze niż warunki panujące na zachodzie województwa w nieodległych wyższych partiach Górach Opawskich (Sudety Wschodnie) i na wschodzie na Wyżynie Śląskiej. Większą łagodność warunków klimatycznych gmina zawdzięcza położeniu w obniżeniu Bramy Morawskiej, dokąd podczas ogólnoeuropejskiej cyrkulacji mas powietrza dociera słabo modyfikowane przez wpływy górskie Sudetów i Karpat Wschodnich ciepłe powietrze śródziemnomorskie od południa i łagodne masy atlantyckie z północnego. Średnia temperatura roczna wynosi $7,5$ stopnia Celsjusza, opady atmosferyczne kształtują się na poziomie 650 mm, liczba dni z pokrywą śnieżną to 55. Średnia długość okresu bezprzymrozkowego wynosi 170 dni.

Charakterystyczna dla tego regionu gminy Paczków jest łagodna zmiana temperatury pomiędzy poszczególnymi porami roku. Jako podgórski region pluwiotermiczny wyróżnia się w województwie opolskim chłodniejszymi zimami, zaś lata są cieplejsze. Na warunki termiczne i opadowe znaczący wpływ wywiera położone na północnej granicy gminy Jezioro Otmuchowskie. Z danych wielolecia wynika, że średnia roczna temperatura powietrza waha się od $+7,40\text{C}$ do $+9,80\text{C}$. Najzimniejszym miesiącem jest styczeń z temperatura $+0,20\text{C}$ do $-7,30\text{C}$ (średnia $-1,80\text{C}$), zaś najcieplejszy jest lipiec z temperatura od $+15,50\text{C}$ do $20,90\text{C}$ (średnia $+17,70\text{C}$). Średnia temperatura najzimniejszego miesiąca jest tu wyższa o ok. 30C w porównaniu z uzdrowiskami Kotliny Kłodzkiej (Łądek Zdrój, Duszniki). Średnioroczny opad wynosi 636 mm, z czego na okres wegetacyjny, który trwa 220 dni, przypada 68 %, to jest 432 mm. W ciągu roku najwięcej opadów deszczu przypada na miesiące letnie, tj. od maja do września, a maksimum opadów występuje w lipcu ($100 - 232$ mm). Opady śniegu w tym rejonie rejestrowane są w miesiącach od listopada do kwietnia i trwają 40 – 60 dni. Średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 45 dni.

Klimat występujący na terenie gminy Nysa jest przejściowy, kontynentalno – morski, kształtowany na przemian przez masy powietrza napływające z Oceanu



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Atlantyckiego lub wschodniej Europy i Azji. Cechy charakterystyczne klimatu występującego na terenie gminy Nysa:

- średnia temperatura roczna około 8,2 °C; średnia temperatura stycznia (-1,9 °C), natomiast lipca 17,8 °C,
- średnia liczba dni przymrozkowych w skali roku wynosi 86;
- suma rocznego opadu wynosi około 600 – 700 mm, w tym półrocza chłodnego (listopad – kwiecień) około 200 – 250 mm; pokrywa śnieżna utrzymuje się średnio przez 45 – 65 dni, a jej grubość waha się w przedziale 15 – 20 cm;
- okres wegetacyjny jest jednym z najdłuższych w Polsce i trwa średnio przez około 226 dni.

Klimat terenu Miasta i Gminy Głuchołazy kształtuje się pod wpływem położenia geograficznego, rozmieszczenia wód, charakteru rzeźby terenu, rodzaju gleb oraz charakteru szaty roślinnej – jest łagodny, ciepły i w miarę wilgotny, bez nagłych zmian pogody, jest jednym z walorów tego regionu. Decydujący wpływ na warunki klimatyczne wywiera bliskość Sudetów. Średnia temperatura roku wynosi 7 - 8,5°C (na Biskupiej Kopie -4,5°C). Najcieplejszym miesiącem jest lipiec ze średnią temperaturą 18°C, a najzimniejszymi są styczeń i luty. Zimą często obserwuje się interesujące zjawisko klimatyczne zwane inwersją termiczną. Ilość opadów atmosferycznych jest tu również znaczna. W ciągu roku najwięcej opadów deszczu przypada na miesiące letnie, to jest od maja do września, a maksimum opadów występuje w lipcu (100 – 232 mm). Liczba dni z opadem > 0,1 mm w ciągu roku wynosi 152 dni, z opadem > 1 mm 98 dni w roku. Opady ulewne > 10 mm występują w miesiącach letnich (maj - sierpień) po 3-4 dni w miesiącu co daje łącznie 16 dni w roku. Średnia roczna opadów z dziesięciolecia 1991-2000 wynosiła 650 mm – choć zauważyć należy, że występuje tu znacznie mniej opadów niż w innych częściach Sudetów. Opady śniegu rejestrowane są na tym terenie w miesiącach od listopada do kwietnia i trwają 40-60 dni. Pokrywa śnieżna ma średnią grubość od 5-25 cm. Średnia liczba dni z pokrywą śnieżną wynosi 45 dni. Okres wegetacyjny rozpoczyna się pod koniec marca, a kończy w pierwszej dekadzie listopada.

Klimat gminy Korfantów należy do przeciętnych pod względem łagodności w skali regionu. Roczne sumy usłonecznienia wynoszą średnio około 1400 h, przy czym na półrocze ciepłe przypada około 2/3 łącznej sumy promieniowania, natomiast na półrocze zimne pozostała 1/3. Termiczne pory roku rozpoczynają się na obszarze gminy odpowiednio: wiosna 30 III÷28 IV, lato 1V÷6 IX, jesień 8 X÷10 XI a zima 17 XII÷23 II.

Opady w gminie wahają się między 500 a 700 mm. Na okres trwania okresu wegetacyjnego od kwietnia do września przypada od 400 do 450 mm, tj. 60÷65 %

sumy rocznej opadów, a w półroczu chłodnym około 240 mm. Pokrywa śnieżna utrzymuje się tu około 55 dni, zanika koło 30 III.

Klimat gminy Skoroszyce należy do łagodnych. Jego łagodność przejawia się niskimi amplitudami temperatur, niezbyt dużą liczbą opadów, długim sezonem wegetacyjnym. Zimy są tu łagodne i stosunkowo krótkie, lata długie i ciepłe. Warunki klimatyczne sprzyjają czynnemu wypoczynkowi. Teren opracowania charakteryzuje się również bardzo zróżnicowanymi warunkami mikroklimatycznymi, co związane jest ze zróżnicowaniem rzeźby terenu, występowaniem wieloprzestrzennych ekosystemów wodnych, łąkowych i leśnych. Zróżnicowanie to uwarunkowuje zmienność warunków bioklimatycznych w zakresie insolacji, przewietrzania, produkcji tlenu, uwilgocenia, produkcji ozonu, struktury jonowej, fitoaerozoli i aeroplanktonu. Najmniej korzystnymi warunkami mikroklimatycznymi dla budownictwa charakteryzują się doliny rzeczne, w szczególności Młynówki w Skoroszycach i Starej Strugi w Chróście.

Obszar, do którego należy Gmina Grodków znajduje się pod wpływem łagodnego termicznie klimatu Przedgórze Sudeckiego i Regionu Nadodrzańskiego, o dobrych warunkach nasłonecznienia i przewietrzania. Dane klimatyczne:

- średnia roczna temperatura powietrza wynosi +8,1°C,
- przeważający kierunek wiatrów: południowy i południowo-zachodni,
- średnia prędkość wiatru: 3,5 m/s,
- roczna suma nasłonecznienia faktycznego wynosi 1400 h,
- wegetacja trwa 31,5 tygodnia, a jej początek następuje w drugiej dekadzie marca,
- suma opadów rocznych wynosi 600 - 640 mm, z czego w okresie wegetacji około 220 mm,
- roczna wilgotność względna wynosi około ok.78%.



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

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

4.9 Krajobraz

Charakterystykę typologiczną krajobrazu OF Partnerstwo Nyskie 2020 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 12 Typologia i główne obszary występowania krajobrazów naturalnych województwa opolskiego.

| Jednostki typologiczne krajobrazu według A. Richlinga (1992) | Najważniejsze obszary występowania |
|---|---|
| <p>Krajobrazy nizin Peryglacjalne - równinne i faliste pagórkowate wzgórzowe Fluwioglacjalne - równinne i faliste Eoliczne - pagórkowate</p> | Równina Grodzkowska, Doliny Nysy Kłodzkiej i Płaskowyżu Głubczyckiego |
| <p>Krajobrazy wyżyn i niskich gór Lessowe eoliczne wysoczyzn słabo rozciętych wysoczyzn silnie rozciętych Węglanowe i gipsowe - erozyjne: zwartych masywów ze skałkami izolowanych, połogich wyniesień płaskowyżów falistych Krzemianowe i glinokrzemianowe - erozyjne: pogórzy pojedynczych wzniesień</p> | Płaskowyż Głubczycki, Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie, Góry Opawskie |
| <p>Krajobrazy gór średnich i wysokich Średniogórskie - erozyjne - regła dolnego - regła górnego</p> | - Góry Opawskie |
| <p>Krajobrazy dolin i obniżeń Zalewowych den dolin - akumulacyjne: równin zalewowych w terenach nizinnych i wyżynnych równin zalewowych w terenach górskich Tarasów nadzalewowych - akumulacyjne: równin tarasowych na terenach nizinnych i wyżynnych równin tarasowych na terenach górskich Deltowe - akumulacyjne Równin bagiennych - akumulacyjne Obniżeń denudacyjnych i kotlin w terenach wyżynnych i górskich - erozyjne</p> | Dolina Nysy Kłodzkiej, Obniżenie Otmuchowskie, Góry Opawskie, Pradolina Wrocławska, Dolina Nysy Kłodzkiej, Obniżenie Otmuchowskie, doliny większych rzek na pozostałym obszarze Góry Opawskie, Strefy ujść rzek do Zbiorników Otmuchowskiego, Nyskiego Równina Niemodlińska |

Źródło: „Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego”, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007 r.

Krajobrazy naturalne charakteryzują się dużym zróżnicowaniem strukturalnym i funkcjonalnym. Konsekwencją zróżnicowania jest występowanie

typów krajobrazu reprezentujących wszystkie wyróżnione przez A. Richlinga (1992) dla terytorium Polski w kraju klasy krajobrazu naturalnego. W klasie krajobrazów nizin nie występują jedynie krajobrazy glacialne (położenie poza zasięgiem występowania zlodowacenia bałtyckiego). W krajobrazach wyżyn i niskich gór, a także dolin i obniżeń reprezentowane są wszystkie rodzaje, wśród rodzajów krajobrazów gór średnich i wysokich nie występują natomiast krajobrazy wysokogórskie (najwyższe wzniesienia Gór Opawskich sięgają zaledwie 889 m n.p.m). Najrzadziej występującymi krajobrazami są: akumulacyjny deltowy, akumulacyjny równin bagiennych oraz regla górnego. Występowanie tego ostatniego na obszarze Opolszczyzny jest najbardziej dyskusyjne. Krajobrazy zbliżone strukturalnie do sudeckiego piętra górnego regla występują jedynie w najwyższych partiach Biskupiej Kopy powyżej 800 m n.p.m. Krajobrazy akumulacyjne deltowe występują jedynie w strefach ujściowych dużych regionalnych rzek Nysy Kłodzkiej i Małej Panwi do dużych zbiorników zaporowych. Ich struktura i funkcjonowanie są uwarunkowane antropogenicznie. Krajobrazy akumulacyjne równin bagiennych występują na niektórych obszarach Równiny Niemodlińskiej.

Rozmieszczenie przestrzenne typologii krajobrazu naturalnego występującego na terenie OFPN 2020, przedstawiono na poniższym rysunku.

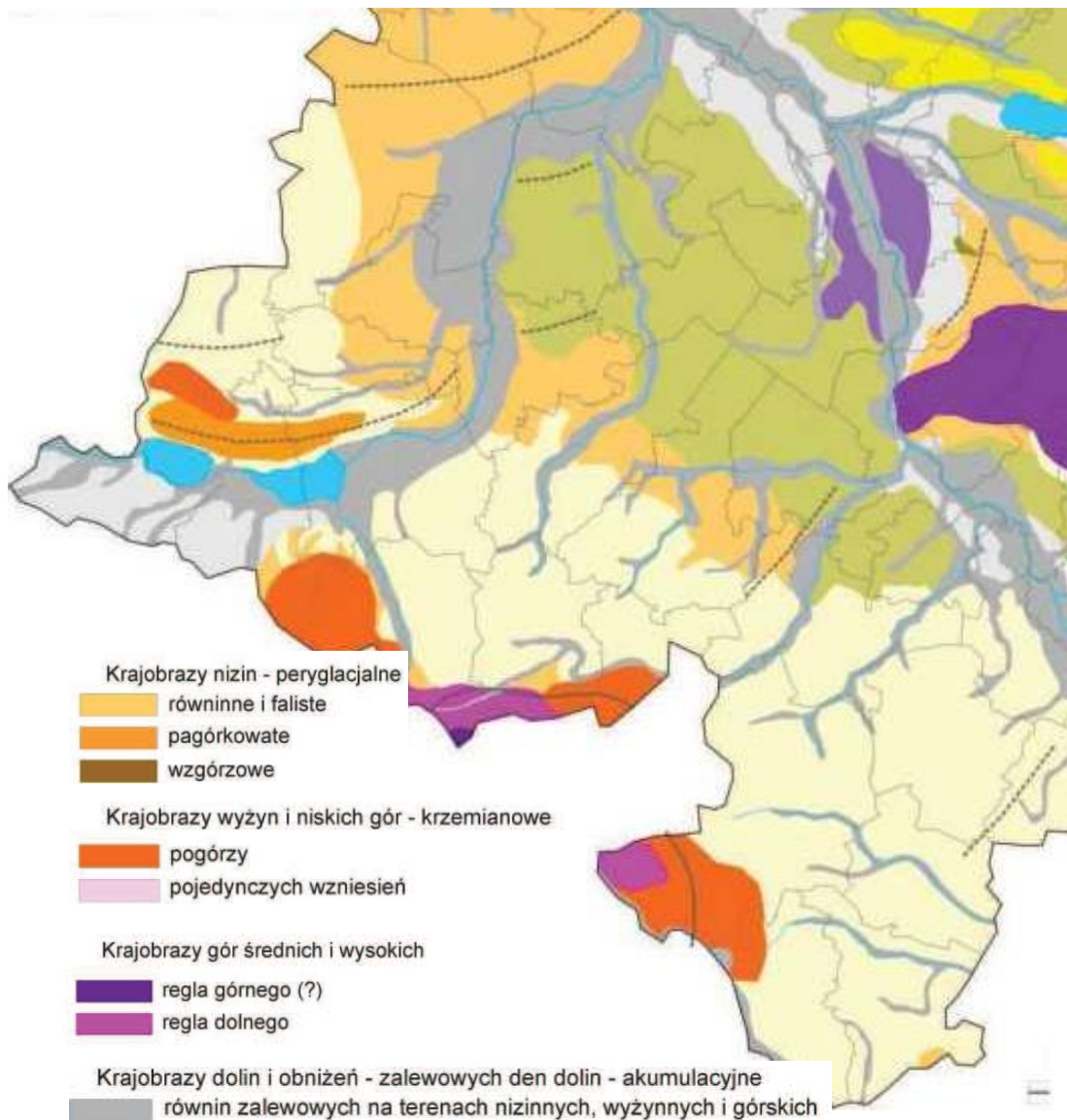


Rysunek 14 Mapa z typologią krajobrazu naturalnego występującego na terenie OFPN 2020.

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole

4.10 Ochrona przyrody

4.10.1 Szata roślinna, świat zwierzęcy

4.10.1.1 Roślinność potencjalna

Charakterystykę potencjalnej roślinności naturalnej występującej na terenie OF PN 2020 przeprowadzono na podstawie Mapy potencjalnej roślinności naturalnej Polski oraz mapy potencjalnej roślinności Dolnego Śląska (Badora, 2007). Na rozległych, żyznych i płaskich oraz nieco pagórkowatych obszarach położonych na zachód od Odry (Płaskowyż Głubczycki, Równina Grodkowska, Równina Niemodlińska), dominują łąki środkowoeuropejskie Galio-Carpinetum. W części południowej występują także obszary dominacji łąki subkontynentalnego Tilio-Carpinetum. Dobrze wykształcone płaty tego zespołu leśnego zachowały się m.in. w kompleksie leśnym na W od miejscowości Rozumice (gmina Kietrz). Obszary nieco uboższe i bardziej wyniesione np. na Równinie Niemodlińskiej zajmują acydofilne środkowoeuropejskie dąbrowy *Calamagrostio arundinaceae-Quercetum petraeae*. W jeszcze wyższych położeniach, na płytkich rankerowych glebach w Górach Opawskich oraz Wzgórzach Strzelińskich dominują kwaśne dąbrowy podgórskie *Luzulo luzuloidis-Quercetum petraeae*. Bardzo dobrze wykształcone płaty tego zespołu zachowały się m.in. w okolicy Pielgrzymowa, Opawicy i Dobieszowa (gmina Głubczyce), oraz na górze Olszak (gmina Głuchołazy).

Żyzne buczyny sudeckie występują jedynie na niewielkich fragmentach w dolinach potoków w okolicy Pokrzywnej (gmina Głuchołazy) w Górach Opawskich. Acydofilne buczyny górskie porastają stoki gór Opawskich, głównie w reglu dolnym, np. na Górze Chrobrego oraz w masywie Kopy Biskupiej.

Do bardzo ważnych zbiorowisk potencjalnych Śląska Opolskiego należą zbiorowiska związane z wodami płynącymi.. W dolinach mniejszych cieków ora na obszarach obniżenia terenu z niewielkim gruntowym przepływem wód, dominują łąki jesionowo-olszowe *Fraxino-Alnetum*. Bezodpływowe niecki o wysokim poziomie wody gruntowej zajmują olsy *Ribeso nigri-Alnetum*. Zbiorowisko to jest stosunkowo częste na obszarze Borów Niemodlińskich.

Znaczne obszary Borów Niemodlińskich zajmują torfowiska. Są to najczęściej torfowiska przejściowe *Rhynchosporion albae* a także o cechach torfowiska wysokiego *Sphagnetalia magellanici*.

W strefie kontaktu pomiędzy zbiorowiskami leśnymi i zaroślowymi a wodami stojącymi lub płynącymi występują zbiorowiska okrajkowe *Convolvulion sepium*.

Rozmieszczenie poszczególnych typów roślinności potencjalnej województwa opolskiego przedstawiono na poniższym rysunku.



Rysunek 15 Mapa z potencjalną roślinnością naturalną.

Biuro projektu:

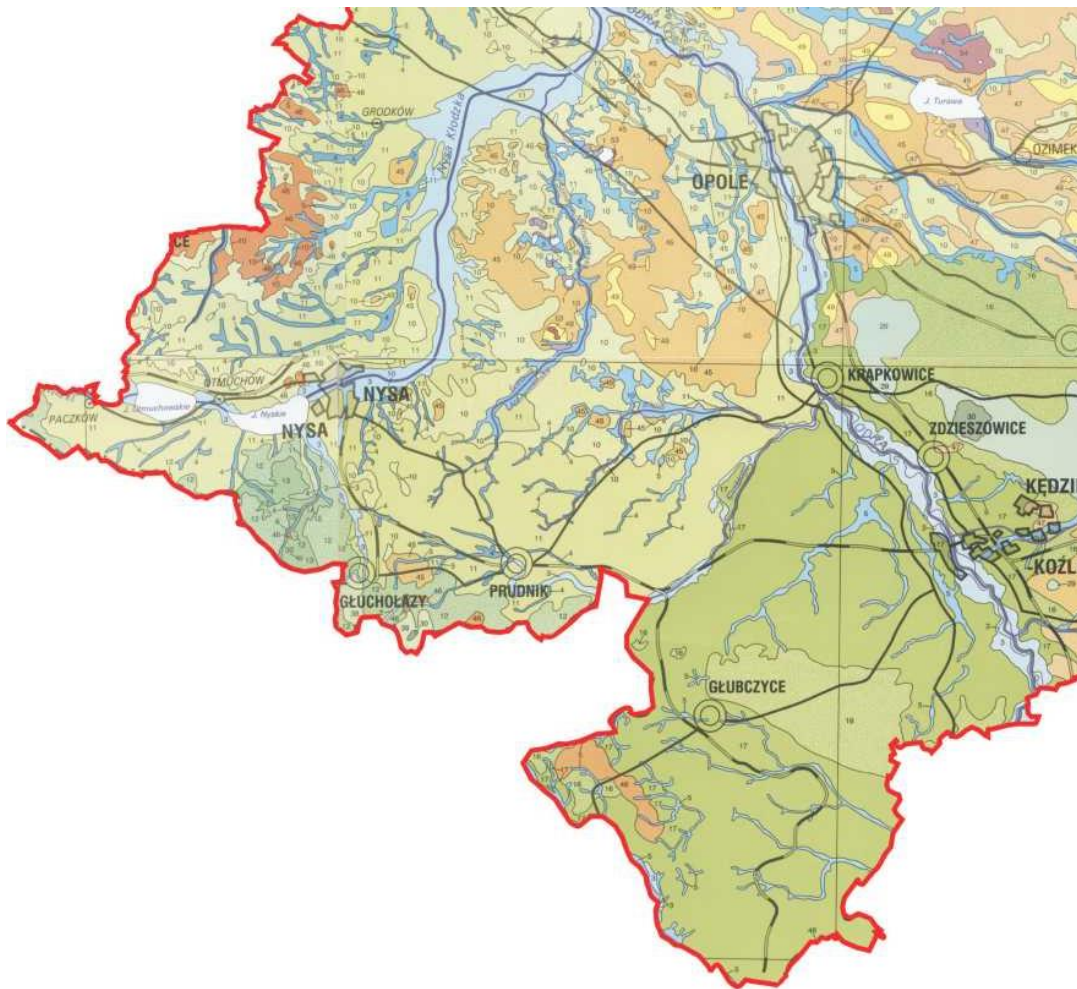
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: "Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego" K. Badora, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007

Objaśnienia numeracji na mapie:

- 1 Ols środkowoeuropejski *Carici elongatae-Alnetum sensu lato* = *Ribo nigri-Alnetum* i *Sphagno squarrosi-Alnetum*
- 2 Niżowe nadrzeczne łęgi wierzbowo-topolowe w strefie zalewów periodycznych kompleks dynamiczny: *Salici-Populetum*. *Salicetum triandroviminalis* i in.
- 3 Niżowe nadrzeczne łęgi jesionowo-wiązowe w strefie zalewów epizodycznych *Ficario-Ulmetum typicum*
- 4 Niżowy łęgowy las wiązowo-dębowy siedlisk wodogruntowych poza strefą zalewów rzecznych *Ficario-Ulmetum chrysosplenietum* ew. *Violo-Ulmetum* i in.
- 5 Niżowe łęgi olszowe i jesionowo-olszowe siedlisk wodogruntowych okresowo lekko zabagnionych *Fraxino-Alnetum*
- 6 Podgórska nadrzeczna olszyna zalewowa z olszą szarą *Alnetum incanae*
- 7 Podgórskie przystrumykowe łęgi jesionowe *Carici remotae-Fraxinetum*,

Astrantio-Fraxinetum i in.

- 8 Grądy subatlantyckie bukowo-dębowo-grabowe Stellario Carpinetum, postać pomorska uboga
- 9 Grądy subatlantyckie bukowo-dębowo-grabowe Stellario Carpinetum, postać pomorska żyzna
- 10 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum odmiana śląsko-wielkopolska, forma niżowa, seria uboga
- 11 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana śląsko-wielkopolska, forma niżowa, seria żyzna
- 12 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana śląsko-wielkopolska, forma podgórska, seria uboga
- 13 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum, odmiana śląsko-wielkopolska, forma podgórska, seria żyzna
- 14 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana kujawska, seria uboga
- 15 Grądy środkowoeuropejskie Galio silvatici-Carpinetum; odmiana kujawska, seria żyzna
- 16 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum-, odmiana małopolska z bukiem i jodłą forma wyżynna, seria uboga
- 17 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum; odmiana małopolska z bukiem i jodłą forma wyżynna, seria żyzna
- 18 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum odmiana małopolska z bukiem i jodłą, forma podgórska, seria uboga
- 19 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum odmiana małopolska z bukiem i jodłą forma podgórska, seria żyzna
- 20 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum-, odmiana środkowo polska, seria uboga
- 21 Grądy subkontynentalne lipowo-dębowo-grabowe Tilio-Carpinetum; odmiana środkowopolska, seria żyzna
- 26 Niżowo-wyżynne eutroficzne lasy jodłowe z grabem i dębem zwane czarnym lasem
- 29 Żyzna buczyna niżowa Galio-odorati-Fagetum
- 30 Żyzna buczyna sudecka Dentario enneaphylli-Fagetum forma podgórska 32. Żyzna buczyna karpacka Dentario glandulosae-Fagetum, odmiana zachodniokarpacka forma podgórska
- 36 Wapieniolubne buczyny storczykowe Cephalanthero-Fagenion, przeważnie Carici-Fagetum
- 37 "Kwaśna" buczyna niżowa Luzulo-pilosae-Fagetum
- 38 "Kwaśna" buczyna górską Luzulo nemorosae-Fagetum
- 40 Górskie i podgórskie żyzne lasy jodłowe Galio-Abietenion prov.
- 41 Świetlista dąbrowa Potentillo albae-Quercetum typicum
- 42 Ciepłolubne dąbrowy typu wyżynnego Potentillo albae-Quercetum rosetosum gallicae i in.
- 45 Niżowa dąbrowa acidofilna typu środkowoeuropejskiego Calamagrostrio-Quercetum petraeae
- 46 Podgórska dąbrowa acidofilna typu środkowoeuropejskiego Luzulo-Quercetum petraeae
- 47 Kontynentalne bory mieszane Pino-Quercetum auct. Polon = Quercu roboris-Pinetum i Serratulo-Pinetum 49. Suboceaniczne śródładowe bory sosnowe w kompleksie boru świeżego Leucobryo-Pinetum, boru suchego Cladonio-Pinetum i boru wilgotnego Molinio-Pinetum
- 53 Kontynentalny bór bagienny Vaccinio uliginosi-Pinetum
- 54 Podgórski wilgotny bórtrzcinnikowy Calamagrostrio villosae-Pinetum
56. Wyżynne bory jodłowe Abietetum polonicum
- 64 Mszary wysokotorfowiskowe Sphagnetalia magellanici
- 66 Naturalne i półnaturalne wapieniolubne i kserotermiczne murawy tzw. "Stepowe" Festucetalia vallesiacae
- 67 Nadmorskie i śródładowe zbiorowiska solniskowe Thero-Salicornietea, Cakiletea maritimae, Asteretea tripolium
- 69 Roślinność środowisk zdewastowanych o nieznanym tendencji sukcesyjnej



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

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

4.10.1.2 Charakterystyka roślinności rzeczywistej oraz flory

4.10.1.2.1 Charakterystyka i rozmieszczenie zbiorowisk roślinnych

Charakterystykę i rozmieszczenie głównych typów zbiorowisk roślinnych przedmiotowego obszaru przedstawiono tabeli poniżej. Z analizy przestrzennego rozmieszczenia zbiorowisk przedstawionego na mapie Diagnoza stanu i funkcjonowania środowiska. Środowisko przyrodnicze - charakterystyka zasobów w skali 1:100000 oraz z analizy ich walorów przyrodniczych wynika, że najcenniejsze typy biocenoz leśnych, łąkowych i wodnych koncentrują się w obrębie Równiny Niemodlińskiej i w Górach Opawskich. Generalnie najbardziej rzadkie i zagrożone są zbiorowiska środowisk skrajnych warunków wilgotnościowych - suche i ciepłolubne, które występują w rozproszeniu w Górach Opawskich, a także na skarpach głęboko wciętych w bazę erozyjną dolin.

Dominującymi zbiorowiskami na większości obszarów są zbiorowiska pól uprawnych. Stanowią one tło dla wyspowego rozmieszczenia zbiorowiska bardziej cennych i zespołów obszarów bardziej zdewastowanych. Wśród zbiorowisk leśnych dominują bory i bory mieszane będące efektem intensywnej gospodarki leśnej. Bardziej cenne zbiorowiska leśne lasów liściastych świeżych, a także łągów i olsów występują wyspowo w dolinach rzecznych, a także na bardziej żyznych glebach.

Generalnie roślinność rzeczywista jest silnie zdegradowana, a najcenniejsze jej enklawy występują wyspowo.

Tab. 30. Charakterystyka i rozmieszczenie roślinności rzeczywistej Opolszczyzny.

| Typ zbiorowiska | Charakterystyka | Rozmieszczenie |
|--|---|--|
| Zbiorowiska pól uprawnych z klas <i>Centauretalia cyani</i> , <i>Polygono-Chenopodietalia</i> | Zbiorowiska chwastów gruntów ornych z uprawami zbożowymi i okopowymi | Pospolite zbiorowiska dla całej Opolszczyzny. Dominują w rejonach silnego rozwoju rolnictwa, w szczególności na |
| Zbiorowiska ruderalne z klas <i>Stellarietea</i> i <i>Artemisietea</i> | Ekspansywne zbiorowiska pierwszych stadiów sukcesji na terenach zdewastowanych w tym podlegających zabudowie i eksploatacji z mało wymagającymi gatunkami stanowiącymi zagrożenie dla bardziej naturalnych zespołów roślinności | Głównie na terenach zabudowanych, w większych zasięgach na terenach miast. Częste na nieużytkach porolnych, poeksploatacyjnych oraz wzdłuż dróg i linii kolejowych |
| Zbiorowiska wodne z klas <i>Charetea</i> , <i>Potametea</i> , <i>Litoretetea</i> | Zbiorowiska roślinności wodnej pływającej i zanurzonej w zbiornikach wodnych | Kompleksy stawów, w szczególności w dolinach dopływów, starorzeczna Nysy Kłodzkiej |
| Zbiorowiska mulistych obrzeży wód, źródlisk i wyleżysk z klasy <i>Montio-Cardaminetea</i> i <i>Salicetea herbaceae</i> | Zbiorowiska obrzeży mezotroficznych wód płynących i stojących oraz źródlisk | Obrzeża rzek, stawów, strefy cofkowe zbiorników zaporowych |

| Typ zbiorowiska | Charakterystyka | Rozmieszczenie |
|--|---|---|
| Zbiorowiska szuwarów <i>Phragmitetea</i> | Zbiorowiska strefy przejściowej wód i łądów, a także lokalnych silnie zawodnionych obniżeń | Doliny rzeczne, obrzeża zbiorników wodnych |
| Zbiorowiska torfowisk i msza- rów z klas <i>Scheuchzerio- Caricetea</i> i <i>Oxycocco- Sphagnetea</i> | Zbiorowiska torfowisk niskich i średnich oraz podmokłych borów dobrze rozwiniętą warstwą mszystą | Obniżenia w dnach dolin rzecznych, obniżenia w powierzchniach denudacyjnych, w tym w dużych zasięgach na |
| Zbiorowiska okrajkowe i welonowe z klas <i>Trifolio- Geranietea sanguinei</i> i <i>Galio- Urticenea</i> | Zbiorowiska stref granicznych lasów, zarośli i nieużytków, a także zbiorowiska pnączy i ziołorośli wzdłuż cieków i zbiorników wodnych | Okrajki występują głównie w strefach dużych kompleksów leśnych, zbiorowiska welonowe zlokalizowane są wzdłuż |
| Zbiorowiska naskalne | Inicjalna roślinność porastająca skały, rzadziej ściany eksploatacyjne kamieniołomów, domów i płoty | Góry Opawskie |
| Zbiorowiska leśne i zaroślo- we z klas <i>Rhamno-Prunetea</i> , <i>Salicetea</i> , <i>Alnetea</i> , <i>Vaccinio- Picetea</i> , <i>Quercetea roboli</i> , <i>Querc- Fagetea</i> | Biocenozy leśne borów, lasów mieszanych i lasów liściastych | Głównie duże kompleksy leśne w Górach Opawskich. W mniejszych zasięgach zbiorowiska pospolite również na innych obszarach, najmniej na Płaskowyżu Głubczyckim |

Zródło: „Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego”, ECOSYSTEM PROJEKT,

Opole 2007 r

4.10.1.2.2 Charakterystyka i rozmieszczenie siedlisk przyrodniczych chronionych na podstawie Dyrektywy Habitatowej

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej spowodowało przejęcie obowiązków kraju członkowskiego wynikających m.in. z różnych dyrektyw, również związanych z ochroną przyrody. Na terenie całej Unii wytypowano sto kilkadziesiąt typów siedlisk przyrodniczych identyfikowanych w większości na podstawie typu roślinności rzeczywistej, które podlegają ochronie.

Analiza przestrzennego rozmieszczenia siedlisk przyrodniczych chronionych w UE wskazuje na występowanie następujących stref koncentracji, które są projektowanymi, proponowanymi lub branymi pod uwagę w przyszłości obszarami sieci Natura 2000:

- Góry Opawskie (SOO „Góry Opawskie”) - siedliska lasów liściastych regla dolnego, naskalne i górskich łągów nadrzecznych,
- Obszar Borów Niemodlińskich - obejmujący podobszary z koncentracją torfowisk, Stawów Niemodlińskich, Tułowickich i dolinę Nysy Kłodzkiej z dominującymi siedliskami lasów grądowych, łągów, borów bagiennych, torfowisk oraz siedliskami roślinności wodnej,



Strefy koncentracji siedisk przedstawiono na mapie Ostoje florystyczne poniżej.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

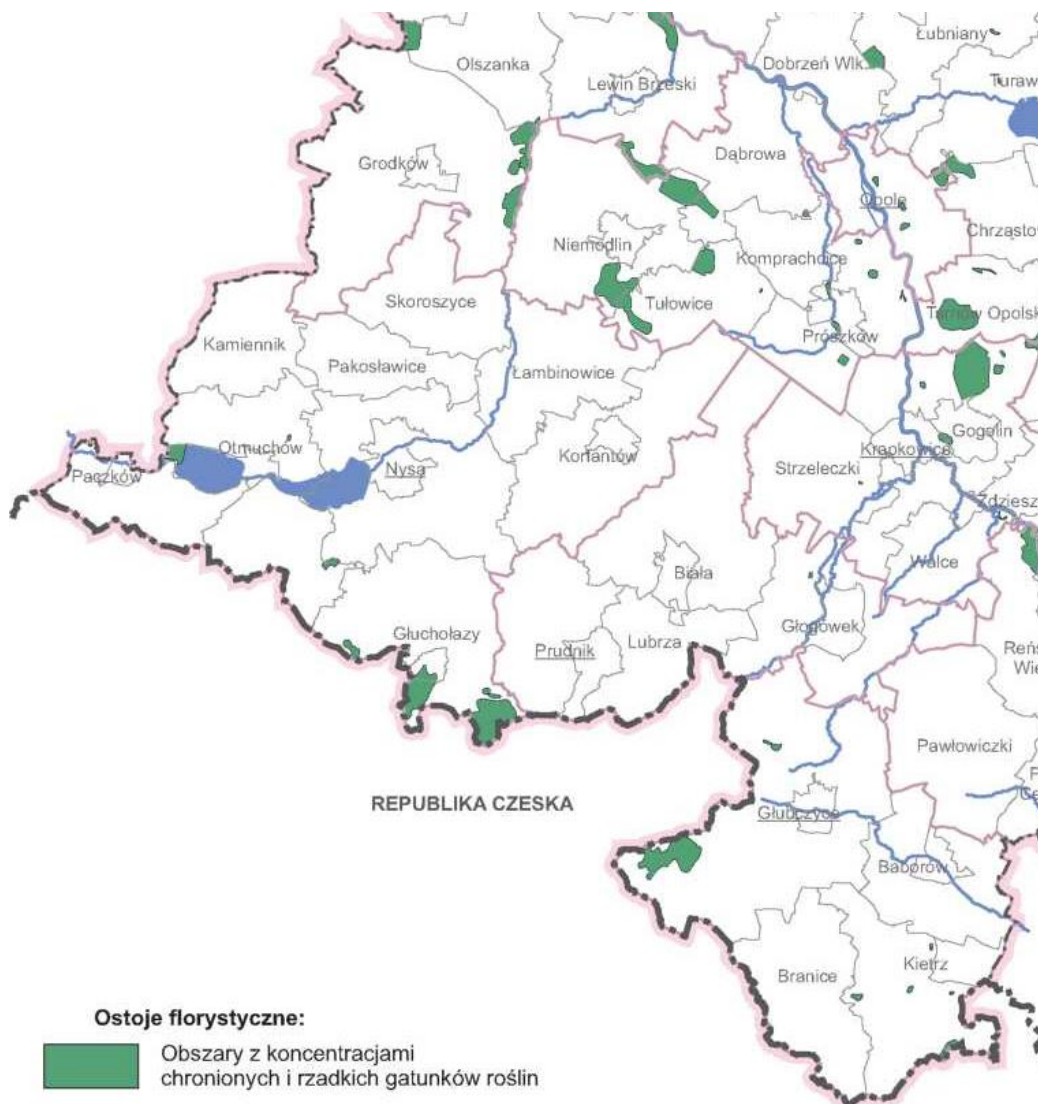
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 16 Ostoje flory.



Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007

4.10.1.3 Charakterystyka fauny

Obszar OF PN 2020 charakteryzuje się zróżnicowanymi walorami faunistycznymi, co związane jest ze zróżnicowanym stopniem antropopresji w różnych częściach regionu. Największe walory faunistyczne występują w dolinach rzecznych, w szczególności Nysy Kłodzkiej i w Górach Opawskich.

Najważniejszymi zgrupowaniami fauny, które występują na terenie OF PN 2020 i miejsca ich występowania mają znaczenie dla ochrony fauny Polski oraz Europy są:

- zgrupowanie fauny wodno-błotnej, w szczególności awifauny lęgowej oraz na przelotach występującej na zbiornikach zaporowych,
- zgrupowania zimujących nietoperzy, na południu regionu w fortach nyskich, w kamieniołomie Sławniowice i w Górach Opawskich.

Analiza rozmieszczenia najcenniejszych zespołów faunistycznych na terenie OF PN 2020 pozwoliła na wyróżnienie 3 ostoi o randze międzynarodowej, 1 o randze ponadregionalnej, 5 o randze regionalnej (tabela poniżej).

Tabela 13 Ostoje faunistyczne na terenie OF PN 2020

| Nazwa | Statut | Główne walory |
|----------------------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 |
| Ostoje o randze międzynarodowej | | |
| Zbiornik Nyski | Ostoja ptactwa o randze międzynarodowej, obszar proponowanej | Duże koncentracje ptaków wodno-błotnych w okresie przelotów i zimowisk, cenne |
| Zbiornik Otmuchowski | Ostoja ptactwa o randze międzynarodowej, obszar proponowanej ostoi ptasiej Natura 2000 | Duże koncentracje ptaków wodno-błotnych w okresie przelotów i zimowisk, w szczególności gęsi cenne stanowisko lęgowe |
| Forty Nyskie | Jedno z najważniejszych miejsc zimowania nietoperzy w Polsce, projektowana ostoja siedliskowa Natura 2000 dla ochrony tych ssaków | Zimowisko do 200 osobników nietoperzy należących do 12 gatunków |
| Ostoje o randze ponadregionalnej | | |
| Kamieniołom Sławniowice | Jedno z ważniejszych w kraju zimowisk podkowca małego | Nietoperze |
| Ostoje o randze regionalnej | | |
| Dolina Nysy Kłodzkiej I | Dolina Nysy Kłodzkiej od Saren Wielkich do Więc- mierzyc (gm. Grodków) | Ptactwo wodno-błotne |
| Dolina Nysy Kłodzkiej II | Dolina Nysy Kłodzkiej od Nysy do Piątkowic wraz z kompleksem leśnym na | Ptactwo wodno-błotne |
| Góry Opawskie - sztolnie | Sztolnie w Górach Opawskich (sztolnia nad Bystrym Potokiem, sztolnia koło | Zimowiska nietoperzy |
| Konradowa | Stawy w Konradowej (gm. Nysa) | Ptactwo wodno-błotne |
| Las Głubczycki | Las Głubczycki | Wyspowa koncentracja fauny w odlesionym krajobrazie południowej Opolszczyzny |

Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007.



Rysunek 17 Ostoje fauny

Biuro projektu:

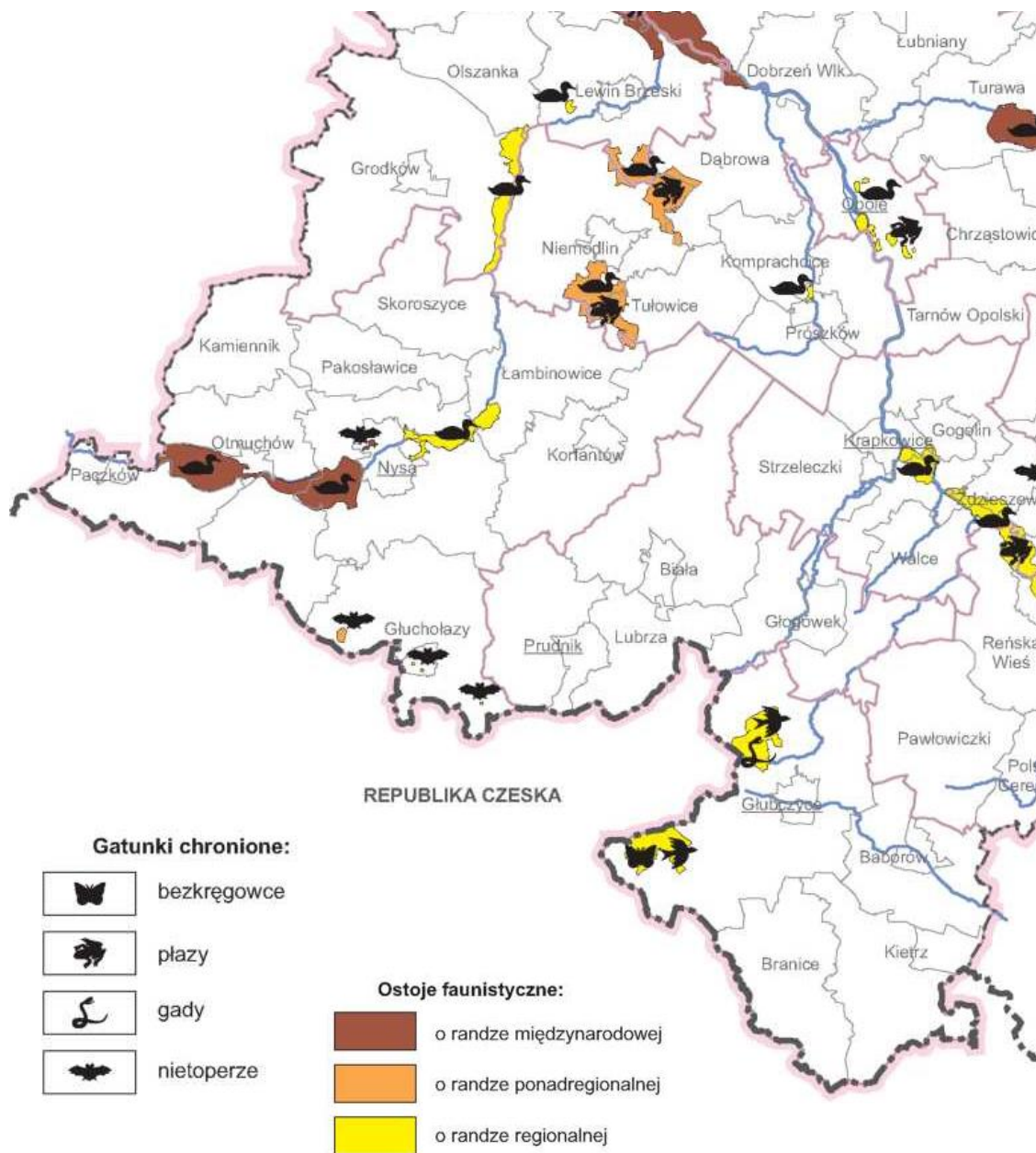
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Charakterystyka, diagnoza i waloryzacja przestrzeni przyrodniczej województwa opolskiego, K. Badora, G. Hebda, A. Nowak, ECOSYSTEM PROJEKT, Opole 2007

4.10.2 Formy ochrony przyrody

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie obszarowych form ochrony przyrody, zlokalizowanych na terenie gmin OF PN 2020. Natomiast poniżej tabeli znajduje się krótka charakterystyka obszarów.

Tabela 14 Zestawienie obszarowych form ochrony przyrody na terenie OF PN 2020

| Gmina | Natura 2000 OSO - Dyr. Ptasia | Natura 2000 SOO - Dyr. Siedliskowa | Rezerваты | Parki krajobrazowe | Obszary Chronionego Krajobrazu |
|------------|---|---|----------------------------------|--------------------|--|
| Biała | - | - | 1. Jeleni Dwór | - | 1. Bory Niemodlińskie 2. Jeleni Dwór |
| Lubrza | - | - | - | 1. Góry Opawskie | - |
| Prudnik | - | - | - | 1. Góry Opawskie | - |
| Branice | - | - | - | - | 1. Mokre Lewice |
| Głubczyce | - | 1. Góry Opawskie | - | - | 1. Las Głubczycki 2. Mokre - Lewice |
| Kietrz | - | 1. Las Rozumicki | 1. Góra Gipsowa 2. Rozumice | - | - |
| Paczków | 1. Zbiornik Otmuchowski (obszar gminy graniczy bezpośrednio z obszarem Natura 2000) | - | - | - | 1. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu |
| Otmuchów | 1. Zbiornik Otmuchowski 2. Zbiornik Nyski | - | - | - | 1. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu |
| Nysa | 1. Zbiornik Nyski | 1. Forty Nyskie 2. Przyłek nad Białą Głuchołaską | 1. Przyłek | - | 1. Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu |
| Głuchołazy | - | 1. Ostoja Sławniowicko - Burgrabicka | 1. Cicha Dolina 2. Nad Białką | 1. Góry Opawskie | - |

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

| Gmina | Natura 2000 OSO – Dyr. Ptasia | Natura 2000 SOO – Dyr. Siedliskowa | Rezerwaty | Parki krajobrazow e | Obszary Chronionego Krajobrazu |
|-----------------|----------------------------------|--|-----------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| | | 2.Przyłek nad Białą Głuchołaską 3. Góry Opawskie | 3. Las Bukowy | | |
| Korfantów | - | - | 1. Blok | - | - |
| Łambinowic e | - | - | - | - | 1. Bory Niemodlińskie |
| Skoroszyce | - | - | 1. Kokorycz 2. Dębina | - | - |
| Grodków | - | 1. Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej | 1. Kokorycz 2. Dębina | - | 1. Bory Niemodlińskie |

4.10.2.1 Natura 2000**4.10.2.1.1 Góry Opawskie**

Obszar leży w rejonie opolskim, jest to najbardziej na wschód wysunięty fragment polskich Sudetów. Góry Opawskie obejmują kilka rozczłonkowanych masywów o urozmaiconych stokach. Występują tu strome zbocza i kopulaste szczyty, liczne formy skalne i grotty. Zachodnia granica pasma znajduje się koło miejscowości Głuchołazy. Do najwyższych szczytów należą Biskupia Kopa (najwyższa w Polsce 890 m n.p.m.) oraz Studnicki Wierch (najwyższy w Czechach - 992 m n.p.m.). Pasma powoli opada ku wschodowi, kończąc się na wzniesieniu Gajna (362 m n.p.m.) koło Prudnika. Są to niewielkie (długości ok. 20 km), ale bardzo malownicze góry. Większa ich część znajduje się po stronie czeskiej, skąd wypływa rzeka Opava, od której wzięła się polska nazwa (w Czechach Góry Opawskie to Zlatohorska Vrchovina).

4.10.2.1.2 Las Rozumicki

Las Rozumicki jest izolowanym kompleksem leśnym położonym w południowej części Śląska Opolskiego na granicy z Czechami. Las porasta fragment wysoczyzny polodowcowej ze stropowo zalegającymi glinami lessopodobnymi i zwałowymi. Obszar charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem rzeźby terenu. Dominujące spadki wynoszą >10-15%, deniwelacje sięgają 15 m. Wysoczyzna rozcięta jest na terenie kompleksu leśnego głębokimi dolinkami. Jest to bardzo ważny pod względem fitosocjologicznym obszar, pokryty w dużym stopniu przez bardzo dobrze wykształcone zbiorowiska grądu subkontynentalnego Tilio-Carpinetum z większością taksonów charakterystycznych. Także pozostałe typy roślinności, a w szczególności łąg podgórski jesionowy Carici remotae-Fraxinetum oraz dębniak

trzęślicowy Molinio arundinaceae-Quercetum są osobliwościami roślinności Polski i ponadregionalnym znaczeniu. Bogata jest także flora obszaru proponowanego SOO. Występuje tu ok. 20 gatunków zagrożonych lub podlegających prawnej ochronie.

4.10.2.1.3 Forty Nyskie

Obszar obejmuje swoim zasięgiem fortyfikacje obronne w północnej części miasta Nysy obręb Radoszyn. Brak zagospodarowanie tego terenu spowodował rozwinięcie się tu naturalnych siedlisk grądowych o dużym znaczeniu dla bioróżnorodności europejskiej. Na terenie ostoi występuje 5 gatunków nietoperzy: mopek, nocek Bechsteina, nocek duży, nocek orzęsiony i podkowiec mały a także 3 gatunki dzięciołów.

4.10.2.1.4 Ostoja Sławniowicko – Burgrabicka

Ostoja znajduje się w Sudetach Wschodnich, na terenie m.in. wsi Sławniowice oraz Burgrabice, gdzie na strychu kościoła znajduje się kolonia rozrodcza nietoperzy. Obszar zawiera dwa miejsca rozrodu, zimowisko oraz tereny żerowiskowe nietoperzy. Zgodnie z Kryteriami wyboru schronień nietoperzy do ochrony w ramach polskiej części sieci Natura 2000, obiekt uzyskał 81 punktów, co daje podstawy do włączenia go do sieci Natura 2000. W ostoi znajdują się kolonie rozrodcze, zimowisko i tereny żerowiskowe dwóch gatunków nietoperzy (podkowiec mały *Rhinolophus hipposideros* i nocek duży *Myotis myotis*) z Załącznika II Dyrektywy 92/43/EWG.

4.10.2.1.5 Przyłęk nad Białą Głuchołaską

Obszar mający znacznie dla Wspólnoty (OZW) obejmuje naturalny odcinek rzeki Białej Głuchołaskiej wraz z otaczającymi rzekę łożowiskami, łęgami i grądami. Jest to teren płaskiej terasy zalewowej na zachodzie przechodzący w terasy nadzalewowe i wysoczyznę polodowcową. W dolinie występują mady, w lokalnych obniżeniach namuły. Koryto rzeki ma charakter podgórski, lokalnie roztokowy. Obszar w większości pokrywają zbiorowiska leśne. Ostoja położona jest w strefie przejściowej między Górami Opawskimi, a terenami nizinnymi Ziemi Nyskiej. Obszar jest cenny przyrodniczo ze względu na występowanie dobrze zachowanych grądów o charakterze przejściowym między łądem subkontynentalnym a środkowoeuropejskim. Obszar bardzo cenny ze względu na dobrze zachowane łąki o charakterze przejściowym między łądem subkontynentalnym (Tilio-Carpinetum) a środkowoeuropejskim (Galio-Carpinetum). W województwie opolskim przebiega naturalna granica między tymi dwoma podtypami łąk. Dodatkowo w sąsiedztwie łąk występuje bardzo dobrze zachowany łąk Ficariorum-Ulmetum. W proponowanej ostoi koryto Białej Głuchołaskiej



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

podlega naturalnym procesom geomorfologicznym. Kompleks leśny ma charakter zwarty i ostańcowy w odlesionej dolinie. Ostoja wydry.

4.10.2.1.6 Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej

Obszar mający znacznie dla Wspólnoty (OZW) rozciąga się wzdłuż Nysy Kłodzkiej od okolic Michałowa do Ptakowic. Główną część stanowią obszary leśne położone na zachód od koryta rzeki. Obszar obejmuje płaską dolinę zalewową Nysy Kłodzkiej oraz fragmenty teras nadzalewowych. Dolinę wyścielają mady rzeczne podścielone piaskami i żwirami aluwialnymi i wodnolodowcowymi. W spągu występują ily mioceńskie. Rzeźba terenu jest płaska, lokalnie zaznaczają się starorzecza i niewielkie obniżenia terenowe. Koryto rzeki jest silnie wcięte w bazę erozyjną. W ostoju przeważa dobrze wykształcony grąd środkowoeuropejski. Koryto Nysy Kłodzkiej zachowuje naturalny charakter. Ze względu na zwarty charakter siedlisk przyrodniczych występujących głównie w lasach i jednocześnie izolację przestrzenną kompleksów zaproponowano ostoję w trzech fragmentach. Główny obejmuje kompleksy przyległe do koryta rzecznej wraz z krótkim odcinkiem łącznika między nimi wzdłuż koryta rzeki. Pozostałe dwa są izolowane i obejmują kompleks leśny koło żelaznej i koło Ptakowic.

4.10.2.1.7 Zbiornik Nyski

Zbiornik leży w środkowej części doliny Nysy Kłodzkiej, pomiędzy Otmuchowem i Nysą, w południowo-zachodniej części województwa opolskiego. Jest to duży zbiornik zaporowy, ostatni w kaskadzie Nysy Kłodzkiej. Powyżej zbiornika na długości 15 km znajdują się trzy zbiorniki: Otmuchów, Kozielno i Topola. Jego północny brzeg to naturalna wysoka skarpa z piaszczystymi plażami u podnóża. Jest to również teren rekreacyjnie najintensywniej wykorzystywany. Od wschodu i południa zbiornik otoczony jest sztucznym obwałowaniem. Brzeg południowy jest płaski i szeroki. Niemal cały porośnięty jest pasem wierzb, a w zatoce pomiędzy Bukowem a Kwiatkowem występuje kilka hektarów trzciny. W południowo-zachodniej części zbiornika od kilkadziesiąt lat prowadzona jest eksploatacja żwiru, której efektem jest kilka różnej wielkości wysp oraz stopniowy zanik płycizn. Płytsze miejsca w części zachodniej i południowej porośnięte są turzycowiskami i łozowiskami. Wahania poziomu wody w ciągu roku sięgają 4-5 m i przy niskich stanach odsłaniane jest muliste dno. Linia brzegowa spuszczonego w połowie zbiornika jest bardzo urozmaicona, z licznymi zatokami i mieliznami i stanowi dogodne miejsce dla przelotnych ptaków wodno-błotnych. Od kilku lat w zbiorniku utrzymywany jest najczęściej średni poziom wody, czego konsekwencją jest zarośnięcie najwyższych położonych płycizn oraz bardzo rzadkie pojawianie się błotnistego dna w okresie jesiennej migracji. W okolicy zbiornika dominują głównie pola uprawne,

z niewielkimi śródpolnymi zadrzewieniami i zanikającymi alejami. Na południe od zbiornika znajduje się niewielki kompleks leśny.

4.10.2.1.8 Zbiornik Otmuchowski

Obszar obejmuje należący do systemu 2 zbiorników (Otmuchowski i Nyski) zbiornik retencyjny na Nysie Kłodzkiej. Wody śródlądowe zajmują 75% powierzchni obszaru. Powierzchnia zbiornika wynosi 23,4 km², długość 6,5 km, szerokość 3,5 km, głębokość 12 m, pojemność całkowita 134,5 mln m³. Zbiornik otaczają pola uprawne, łąki i pastwiska (2%), nieużytki i niewielkie powierzchnie lasów (23%). Pełni on funkcje przeciwpowodziową, żeglugową (zasilanie Odry wodą ze zbiornika Nyskiego przedłuża okres żeglugowy o 2-3 tygodnie), gospodarczą (produkcja energii elektrycznej) i rekreacyjną. W strefie przybrzeżnej zbiornika, w zależności od poziomu wody, wykształcają się zbiorowiska wodne, szuwarowe i zaroślowe. Na wilgotnych piaskach spotkać można rzadkie gatunki roślin: ponikło igłowate, bebkę błotny, namulnik brzegowy i cibora brunatna. Duże wahania poziomu wody sprawiają, że często odsłania się płaski brzeg (zachodni). Dochodzi do znacznych koncentracji żerujących tu migrujących ptaków wodno-błotnych (do 20 tys. osobników), głównie ptaków siewkowatych i blaszkodziobych. Na terenie ostoi występuje 8 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 5 innych, cennych i zagrożonych gatunków ptaków (nie wymienione w Dyrektywie).

4.10.2.2 Rezerwaty

4.10.2.2.1 Jeleni dwór

Rezerwat przyrody jest obszarem obejmującym zachowane w stanie naturalnym lub mało zmienionym ekosystemy, w tym siedliska przyrodnicze, a także określone gatunki roślin i zwierząt, elementy przyrody nieożywionej, mające istotną wartość ze względów naukowych, przyrodniczych, kulturowych bądź krajobrazowych. Rezerwat „Jeleni Dwór” utworzono Zarządzeniem nr 434 Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 14 września 1959 roku (M.P z 1959r Nr 82, poz. 434) w celu ochrony zachowanego fragmentu boru mieszanego. Rezerwat położony jest w gminie Biała, w Nadleśnictwie Prószków, w obrębie miejscowości Chrzelice. – oddział 53h leśnictwo Jeleni Dwór obręb Chrzelice. Powierzchnia rezerwatu wynosi 3,49 ha. Drzewostan rezerwatu składa się głównie z sosny, świerka i dębu bezszypułkowego dochodzącego do wieku 300 lat. Domieszkowo występuje tu dąb szypułkowy, brzoza brodawkowata, jodła pospolita i modrzew europejski. W runie występuje m.jn. kłósówka miękka, kosmatka owłosiona, konwalijka dwulistna, orlica pospolita, trzcinnik leśny. Z roślin występują: konwalia majowa, kruszyna pospolita, widłak goździsty. Rosną tu też mchy, wątrobowce, śluzowce. Ze zwierząt występują tam: jeleni, sarna, dzik, wiewiórka, kilka gatunków dzięciołów.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

4.10.2.2.2 Przyłek

Rezerwat przyrody „Przyłek” to rezerwat typu fitocentrycznego chroniący zbiorowiska leśne i borowe. Został on powołany do życia 11.10.1952 r. Celem objęcia ochroną tego terenu było zachowanie cennych lasów o charakterze naturalnym. Rezerwat zajmuję powierzchnię 0,8 ha.

4.10.2.2.3 Góra Gipsowa

Rezerwat „Góra Gipsowa” jest jednym z najcenniejszych obiektów przyrodniczych woj. opolskiego. Występujące w tym miejscu zbiorowiska muraw kserotermicznych są unikalnym na skale krajowa obiektem przyrodniczym. Rezerwat położony jest w pobliżu Bramy Morawskiej stanowiącej szlak migracji roślinności z południa na północ Europy. Specyficzna budowa geologiczna (wschodnie wapieni) oraz dawne użytkowanie w formie pastwiska umożliwiły wytworzenie na terenie Góry Gipsowej zbiorowisk roślinności ciepłolubnej. Na terenie Rez. Znajdują się m.in. jedyne w woj. stanowiska 10 gatunków roślin ujętych w Czerwonej Księdze Roślin Opolszczyzny.

4.10.2.2.4 Rezerwat Blok

Częściowy rezerwat przyrody „Blok” został utworzony na wniosek Okręgowego Zarządu Lasów Państwowych w Opolu Zarządzeniem Ministra Leśnictwa nr 3 10 z dnia 14 września 1959r. dla zachowania fragmentu starego boru świeżego o naturalnym pochodzeniu, stanowiącego pozostałość dawnej Puszczy Niemodlińskiej. Rezerwat położony jest w gminie Korfantów, miejscowości Przechód. Wg administracji leśnej znajduje się na terenie nadleśnictwa Prószków, obrębie Chrzelice w oddziale IIj. Powierzchnia rezerwatu wynosi 6,56 ha (całość zajmuje zbiorowisko leśne). Pod względem fizyczno-geograficznym (Kondracki 1994) teren rezerwatu zaliczany jest do Równiny Niemodlińskiej będącej południowo-wschodnią częścią Niziny Śląskiej, położonej między rzeką Odrą a Nysą Kłodzką. Równinę tę porastała jeszcze w średniowieczu nieprzebyta puszcza. Systematycznie trzebiona na przełomie XVIII/XIX w. skurczyła się do rozmiarów dzisiejszych Borów Niemodlińskich.

4.10.2.2.5 Rezerwat Cicha Dolina

Rezerwat położony w centralnej części Doliny Bystrego Potoku na zachodnich stokach Góry Zamkowej i Srebrnej Kopy chroni fitocenozy buczyn reglowych, w tym rzadkiej żyznej buczyny sudeckiej *Dentario enneaphyllidis-Fagetum*. Jest rezerwatem leśnym. Podstawą prawną utworzenia rezerwatu przyrody Cicha Dolina jest Rozporządzenie Wojewody Opolskiego Nr P/5/99 z dnia 1 marca 1999 roku (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 14/99, poz. 39 z dnia 19 marca 1999r.). Powierzchnia rezerwatu w/g stanu na dzień utworzenia wynosi 56,94 ha, w tym 56,25 ha pow. leśnej zalesionej.

Rezerwat nie posiada otuliny. Rezerwat położony jest w całości w gminie Głuchołazy. W skład rezerwatu wchodzi obszar oznaczony na planie urządzania lasu Nadleśnictwa Prudnik wg stanu na dzień 1 stycznia 1998 r. Według podziału fizyczno-geograficznego Polski przeprowadzonego przez J. Kondrackiego (1998) rezerwat jest położony w Górach Opawskich będących częścią Sudetów Wschodnich. Wg regionalizacji przyrodniczo - leśnej rezerwat jest położony w V Krainie Śląskiej, w dzielnicy Przedgórze Sudeckiego. Na obszarze rezerwatu, przy jego zachodniej granicy znajduje się ujęcie wody. Strefa ochrony bezpośredniej ujęcia ogrodzona jest siatką.

4.10.2.2.6 Rezerwat Nad Białką

Rezerwat położony jest na północnych i zachodnich stokach Góry Chrobrego w granicach miejscowości Głuchołazy chroni ślady wydobywania złota w średniowieczu. Jest rezerwatem geologiczno-krajobrazowym. Podstawą prawną rezerwatu przyrody Nad Białką jest Rozporządzenie Wojewody Opolskiego Nr P/6/99 z dnia 1 marca 1999 roku (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 14/99, poz. 40 z dnia 19 marca 1999r.). Powierzchnia rezerwatu w/g stanu na dzień utworzenia wynosi 8,96 ha, w tym 8,85 ha pow. leśnej zalesionej. Rezerwat ten posiada otuliny. Położony jest w całości w gminie Głuchołazy, w granicach administracyjnych miasta. W skład rezerwatu wchodzi obszar oznaczony na planie urządzania lasu Komunalnego miasta Głuchołazy, wg stanu na dzień 1 stycznia 1998 r. Według podziału fizyczno-geofizycznego Polski rezerwat jest położony w mezoregionie Góry Opawskie, należącym do Sudetów Wschodnich. Wg regionalizacji przyrodniczo - leśnej rezerwat jest położony V Krainie śląskiej, w dzielnicy Przedgórze Sudeckiego. Na obszarze rezerwatu nie występują obiekty infrastruktury technicznej takie jak np. drogi publiczne, napowietrzne linie energetyczne czy gazociągi, a jedynie zniszczone obiekty małej architektury jak ławki wypoczynkowe.

4.10.2.2.7 Rezerwat Las Bukowy

Położony jest na zachodnich stokach Góry Chrobrego w granicach miasta Głuchołazy. Chroni głównie kwaśne buczyny górskie o naturalnej strukturze florystycznej. Jest rezerwatem leśnym. Podstawą prawną rezerwatu przyrody Las Bukowy jest Rozporządzenie Wojewody Opolskiego Nr P/4/99 z dnia 1 marca 1999 roku (Dz. Urz. Woj. Op. Nr 14/99, poz. 38 z dnia 19 marca 1999r.). Powierzchnia rezerwatu wg stanu na dzień utworzenia wynosi 21,12 ha, w tym 20,6 ha pow. leśnej zalesionej. Rezerwat nie posiada otuliny. Położony jest w całości w gminie Głuchołazy, w granicach administracyjnych miasta. W skład rezerwatu wchodzi obszar oznaczony na planie urządzania lasu Komunalnego miasta Głuchołazy, wg stanu na dzień 1 stycznia 1998 r. Według podziału fizyczno-geograficznego Polski przeprowadzonego przez J. Kondrackiego (1998) rezerwat jest



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

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

położony w Górach Opawskich będących częścią Sudetów Wschodnich. Wg regionalizacji przyrodniczo – leśnej rezerwat jest położony V Krainie Śląskiej, w dzielnicy Przedgórze Sudeckiego. Na obszarze rezerwatu nie występują obiekty infrastruktury technicznej takie jak, np. drogi publiczne, napowietrzne linie energetyczne czy gazociągi, a jedynie obiekty małej architektury, najczęściej w złym stanie ławki wypoczynkowe

4.10.2.3 Parki krajobrazowe

4.10.2.3.1 Park Krajobrazowy Góry Opawskie

Park Krajobrazowy „Góry Opawskie”, utworzony w 1988 r. [Uchwała nr XXIV/193/88 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu z dnia 26 maja 1988r. w sprawie ochrony walorów krajobrazu] i położony częściowo na terenie powiatu, w obrębie gmin Prudnik i Lubrza. Park Krajobrazowy „Góry Opawskie” zajmuje w całości 4 903 ha powierzchni, a wraz z otuliną 10 275 ha [Dz.Ur.z.Woj.Op. z 2000r. nr 33, poz. 171]. Park położony jest w południowo – zachodniej części województwa opolskiego i powiatu prudnickiego. Stanowi część makroregionu Sudety Wschodnie. Od południa graniczy bezpośrednio z Republiką Czeską. Nazwa parku przyjęta została od nazwy pasma gór rozciągającego się na terenie Polski na wschód od Głucholąż i zajmującego powierzchnię około 30.0 km².

4.10.2.4 Obszary Chronionego Krajobrazu

4.10.2.4.1 Bory Niemodlińskie

Obecnie Bory Niemodlińskie to największy kompleks leśny w zachodniej części górnej Odry - 480 km² najcenniejszych przyrodniczo lasów będących pozostałością dawnej Puszczy Śląskiej, z wciąż jeszcze zachowanymi fragmentami typowych dla polskiego niżu lasów mieszanych i liściastych. Lasy stanowią około 60% Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Niemodlińskich. Ich wielko powierzchniowy charakter, reprezentowany jest najwyraźniej w obrębie zwartego masywu pomiędzy doliną Ścinawy Niemodlińskiej, a Doliną Odry. Duże powierzchnie leśne są jednostkami stabilnymi ekologicznie, a ich wielkoobszarowy charakter nadaje im walor buforu wobec niszczących wpływów zewnętrznych. Jednym z najpoważniejszych zagrożeń dla bioróżnorodności opisywanego obszaru jest daleko idąca monotypizacja lasów (ponad 70% lasów to sosnowe monokultury).

4.10.2.4.2 Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu

Otmuchowsko-Nyski Obszar Chronionego Krajobrazu obejmuje swoim zasięgiem dwa zbiorniki wodne wraz otaczającymi je terenami. Akweny te to Jezioro Nyskie oraz Jezioro Otmuchowskie. Ostoja posiada zróżnicowaną rzeźbę terenu oraz

budowę geologiczną co wiąże się także ze zróżnicowaną szatą roślinną. Część tego obszaru wchodzi w skład obszarów Natura 2000 powołanych w celu ochrony ptactwa.

4.10.2.4.3 Las Głubczycki

Jest to jeden z nielicznych kompleksów leśnych występujących na prawie całkowicie wylesionym Płaskowyżu Głubczyckim, na północny-zachód od Głubczyc i jest to największy obszar leśny gminy. Na podłożu lessowym rozwinęły się grądy, które miejscami łagodnie przechodzą w łągi. Drzewostan górnego piętra jest zdominowany przez dęby i lipy, natomiast w lasach łągowych występują głównie jesiony. Obejmuje swymi granicami źródłiskową część zlewni Straduni z licznymi okresowymi i stałymi ciekami oraz licznymi wąwozami i parowami. Południowo-zachodni fragment obszaru przynależy do zlewni rzeki Osobłogi. Obszar przecina sieć licznie występujących, drobnych strumieni, które miejscami tworzą malownicze wąwozy i parowy. Duże obszary zajmują również bory sosnowe i bory mieszane. Z rzadkich i zagrożonych gatunków zwierząt, mających swe stanowiska w Lesie Głubczyckim, na uwagę zasługują: padalec, pustułka, turkawka, krętogłów, dzięcioł czarny, muchołówka białoszyja, krzyżodziób świerkowy, wiewiórka.

4.10.2.4.4 Mokre Lewice

Jest to teren o powierzchni 6 527 ha. Obszar ustanowiono w celu ochrony malowniczego krajobrazowo fragmentu Gór Opawskich położonego w granicach Polski. Szczególnymi walorami obszaru chronionego są: zróżnicowana rzeźba terenu, strome stoki, oraz ciekawe walory przyrodnicze sprawiają, że obszar ten w doskonałym stopniu spełnia funkcje przyrodniczo-rekreacyjne. Ciekawym elementem są porastające stoki drzewostany jodłowe. Obszar odwadniają trzy rzeki: Osobłoga, Opawica i Troja, w dolinach których znajdują się niewielkie sadzawki i szczątkowe formy starorzeczy.

Obszar znajduje się w zlewni rzeki Opawicy w swej części południowej, zlewni rzeki Osobłogi i rzeki Troi, i przez wykazane rzeki jest odwadniany. Na tym terenie występują różnego typu naturalne zbiorowiska leśne: łągi jesionowo-olszowe, podgórskie łągi jesionowe oraz grąd subkontynentalny. Największe powierzchnie zajmują jednak bory sosnowe, świerkowe, modrzewiowe i bory mieszane. Są to najczęściej zbiorowiska wtórne, ze sztucznymi nasadzeniami drzew iglastych na siedliskach grądowych. Na terenie obszaru chronionego znajdują się jedyne znane w gminie stanowiska rzadkich motyli: pazika dębowca, modraszka nausitous, dostojki ino, osadnika kostrzewca. Z innych gatunków zwierząt na uwagę zasługują: trzmiełodaj, przepiórka, turkawka, strumieniówka, muchołówka białoszyja i badyłarka.



4.10.2.5 Pomniki przyrody

Na terenie gmin OF PN 2020 występują pomniki przyrody, wyszczególnione w poniższej tabeli.

Tabela 15 Zestawienie pomników przyrody na terenie OF PN 2020

| Gmina | Pomniki przyrody |
|-----------|---|
| Biała | 1. Cis pospolity (Taxus baccata) 2. Modrzew europejski (Larix decidua) |
| Lubrza | 1. Lipy drobnolistne |
| Prudnik | 1. Dąb szypułkowy (Qercus robur)-Miato Prudnik 2. Dąb szypułkowy (Qercus robur)-Miato prudnik 3. Daglezja szara (Pseudotsuga menziesii subsp. glauca Franco) -wieś Dębowiec |
| Branice | - |
| Głubczyce | 1. wielorzędowa aleja Lip drobnolistnych (Tilia cordata)- przy drodze z Klisino – Pomorzowice 2. Miłorząb dwuklapowy (Ginkgo biloba)-osnący w Pomorzowicach na terenie zabudowań gospodarstwa 3. Miłorząb dwuklapowy (Ginkgo biloba)- rosnący w sąsiedztwie dworku w Pomorzowicach 4. Dąb błotny (Quercus palustris)-w pobliżu nasypu kolejowego pomiędzy Pomorzowicami a Raclawicami Śląskimi, 5. wielorzędowa aleja lip drobnolistnych (Tilia mordat) - przy drodze z Tarnkowej do Głubczyc |
| Kietrz | 1. pojedynczy okaz z gatunku Lipa drobnolistna (Tilia cordata) - Lubtyń 2. pojedynczy okaz z gatunku Lipa drobnolistna (Tilia cordata) - Piłszcz |
| Paczków | 1. Dąb szypułkowy (Qercus robur) rosnący w miejscowości Scibórz 2. Planty miejskie Paczkowa 3. Parki podworskie we Frydrychowie i Ujeźdźcu 4. Park przy ul. Jagiellonskiej w Paczkowie 5. Obszar chronionego krajobrazu Jezior Otmuchowsko – Nyskich 6. Udokumentowane złoża surowców mineralnych |
| Otmuchów | 1. Pojedyncze drzewa: Dąb szypułkowy -Otmuchów 2. Pojedyncze drzewa: Dąb szypułkowy-Wójcice 3. Pojedyncze drzewa: Świerk pospolity -Otmuchów 4. Grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -Otmuchów 5. Grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -Otmuchów 6. Grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -Otmuchów 7. Grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy -Otmuchów 8. Grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy- Otmuchów 9. Aleja pomników: Brzoza brodawkowata -Otmuchów |
| Nysa | 1. pojedynczy okaz z gatunku buk zwyczajny (Fagus sylvatica var. Pendula) -Nysa, Dolina Nysy Kłódzkiej 2. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)-Nysa, Dolina Nysy Kłódzkiej 3. pojedynczy okaz z gatunku dąb bezszypułkowy (Qercus petraea)-Nysa, Dolina Nysy Kłódzkiej 4. pojedynczy okaz z gatunku dąb bezszypułkowy (Qercus petraea)-Nysa, Dolina Nysy Kłódzkiej |

| Gmina | Pomniki przyrody |
|-------------|--|
| | <p>5. pojedynczy okaz z gatunku dąb bezszypułkowy (Qercus petraea)-Nysa, Dolina Nysy Kłodzkiej</p> <p>6. pojedynczy okaz z gatunku grusza (Pyrus sp.) -Płaskowyż Głubczycki</p> <p>7. grupa drzew z gatunku buk pospolity - 2 szt. (Fagus Sylvatica)-Wysoczyzna Nyska</p> <p>8. pojedynczy okaz z gatunku sosna pospolita (Pinus Sylvestris)-Wysoczyzna Nyska</p> <p>9. pojedynczy okaz z gatunku miłorząb (Ginkgo biloba)-Dolina Nysy Kłodzkiej</p> <p>Pomniki wyszeregowane na obszarze: Obniżenie Otmuchowskie, Przedgórze Paczkowskie</p> <p>10. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus robur)</p> <p>11. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>12. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>13. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>14. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>15. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>16. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>17. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>18. pojedynczy okaz z gatunku dąb szypułkowy (Qercus Robur)</p> <p>19. Dąb szypułkowy (Qercus</p> |
| Głuchołazy | <p>1. 2 Lipy drobnolistne w Jarnołowku</p> <p>2. 2 Topole białe w Jarnołowku</p> <p>3. grupa drzew z gatunku Dąb szypułkowy (Quercus robur) 2 szt., w Nowym Świętowie 89</p> <p>4. Lipa drobnolistna w Głuchołazach</p> <p>5. lipa drobnolistna w Pokrzywnej</p> <p>6. Lipa drobnolistna w Jarnołowku</p> |
| Korfantów | <p>1. dąb szypułkowy</p> <p>2. dąb szypułkowy</p> <p>3. dąb szypułkowy</p> <p>4. dwa dęby szypułkowe</p> |
| Łambinowice | <p>1. Jesion wyniosły-Mańkowice, oddział 147 Nadleśnictwa Prudnik</p> <p>2. Dąb szypułkowy -Malerzowice Wielkie, park dworski</p> <p>3. Dąb szypułkowy -Malerzowice Wielkie, park dworski</p> <p>4. Platan klonolistny -Wierzbie, park dworski</p> |

**Biuro projektu:**

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

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

| Gmina | Pomniki przyrody |
|------------|---|
| | 5. Platan klonolistny -Wierzbie, park dworski 6. wielorzędowa aleja: Dąb szypułkowy -wierzbie 7. Głaz narzutowy -Łambinowice, park przy Muzeum 8. Park podworski -Wierzbie 9. Park podworski - Malerzowice Wielkie 10.Park przypałacowy -Okopy |
| Skoroszyce | 1. Dąb szypułkowy – Chróściny 2. Dąb szypułkowy rosnący w oddz. 66 lasu na zachód od Chróściny 3. lipa drobnolistna we wsi Mroczkowa |
| Grodków | 1. zespół drzew: Dąb szypułkowy -Kopice park 2. Lipa drobnolistna -Kopice obok szosy 3. Dąb szypułkowy – Dębina obok leśniczówki 4. Lipa drobnolistna – Gałązcyce obok drogi 5. Dąb szypułkowy – Kopice obok mostu 6. Dąb szypułkowy – Grodków obok Domu Kultury 7. Dąb szypułkowy – Żelazna las oddz.53 8. Dąb szypułkowy -kopice parkowego 9. Dąb szypułkowy – Osiek Grodkowski 10. Miłorząb dwukłapowy – Wierzbnik 11. Platan klonolistny – Wierzbnik 12. Dąb szypułkowy - -Dębina 13. Dąb szypułkowy - Dębina |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Programów ochrony środowiska

4.10.3 Korytarze ekologiczne

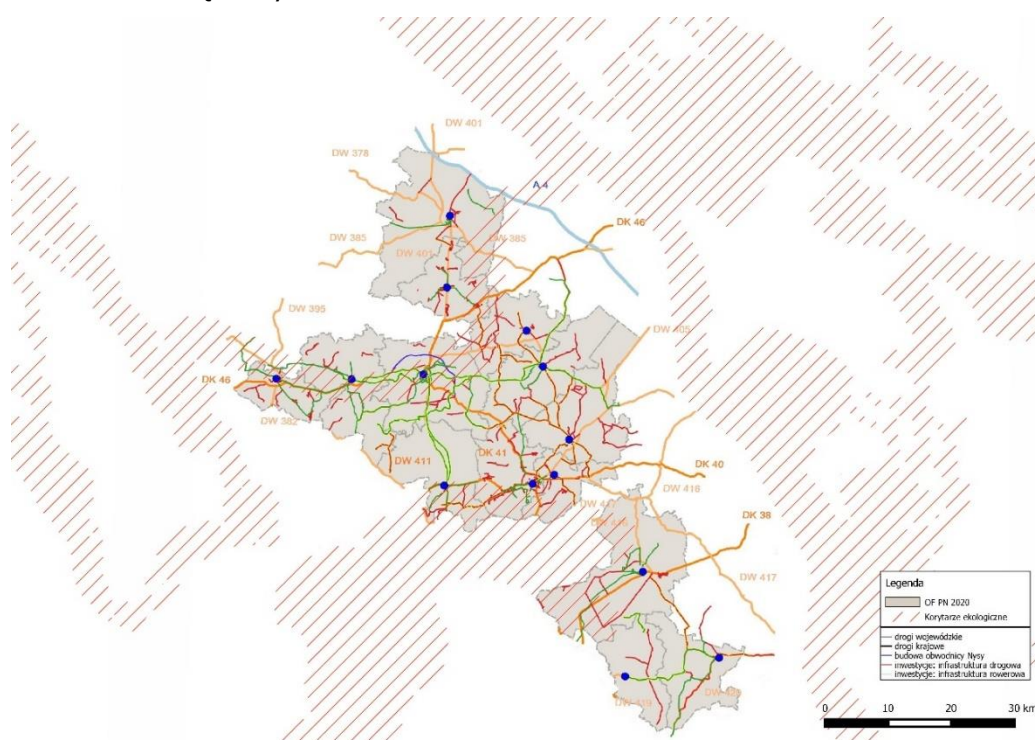
Obszar OF PN 2020 położony jest w granicach województwa opolskiego, na terenie którego wyróżnia się następujące powiązania ekologicznego systemu przestrzennego:

- znaczeniu międzynarodowym - obejmują powiązania z Republiką Czeską w obrębie pogranicza Gór Opawskich, a także przedłużenie doliny Odry w województwach dolnośląskim i śląskim. Główne obszary łączności systemu pogranicza występują w obrębie wzniesienia Biskupiej Kopy, Hranicneho Vrchu oraz dolin Białej Głuchołaskiej, Osobłogi, Prudnika i Opawicy. Powiązania odrzańskie związane są z obecnością międzynarodowego korytarza ekologicznego doliny Odry;
- znaczeniu krajowym - obejmują powiązania mające znaczenie dla stabilizacji ekologicznego systemu przestrzennego kraju. Są to powiązania wzdłuż dolin Proсны na granicy z województwem łódzkim i wielkopolskim, wzdłuż Nysy Kłodzkiej na granicy z województwem dolnośląskim, a także powiązania występujące na pograniczu gminy Rudniki z korytarzem ekologicznym doliny Warty chronionym w Załęczańskim Parku Krajobrazowym;
- znaczeniu regionalnym - obejmują powiązania innych granicznych, mniejszych dolin rzecznych mających kontynuację w sąsiednich województwach, a także powiązania odbywające się na granicach województwa przecinających międzyregionalne kompleksy leśne, głównie w obrębie Lasów Stobrawsko- Turawskich i Borów Kędzierzyńsko-Raciborskich. Powiązania te zachowują łączność przestrzenną ekologicznego

systemu regionalnego z położonymi poza granicami w niewielkiej odległości Parkiem Krajobrazowym „Lasy nad Górną Liswartą” oraz Parkiem Krajobrazowym „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. Powiązania ukierunkowane na obszary tych parków oraz powiązania dolinne powinny mieć priorytet ochronny w planie regionalnym.

Rozmieszczenie głównych korytarzy ekologicznych oraz obszarów węzłowych przedstawiono na poniższym rysunku.

Rysunek 18 Mapa z głównymi korytarzami ekologicznymi i obszarami węzłowymi.



Źródło: Opracowanie własne.

4.11 Potencjalne zmiany stanu środowiska w przypadku braku realizacji projektowanego dokumentu

Realizacja założeń dokumentu ma na celu stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. W projektowanym dokumencie wskazane zostały kluczowe problemy dotyczące transportu publicznego, sieci drogowej, dostępności miejsc parkingowych oraz



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

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

infrastruktury pieszo – rowerowej. W przypadku braku realizacji celów i działań określonych w projekcie należy spodziewać się pogłębienia zidentyfikowanych problemów.

Odstąpienie od realizacji dokumentu przyczyni się do braku poprawy funkcjonowania transportu publicznego. Brak inwestycji w infrastrukturę przystankową oraz tabor autobusowy, prowadzące do utrzymania niskiego skomunikowania miejscowości, a także ograniczona obecnie częstotliwość kursowania komunikacji publicznej oraz brak centrów przesiadkowych prowadzi do utrzymania niekorzystnego modelu transportu (opartego na indywidualnym transporcie samochodowym). Nastąpi więc wzrost obciążenia dróg pojazdami, obniżenie płynności ruchu, dalsze pogarszanie stanu technicznego infrastruktury drogowej. Brak podjęcia działań zmierzających do poprawy stanu technicznego infrastruktury drogowej, poprawy bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach na obszarze OF PN 2020 oraz stworzenia dostatecznej liczby miejsc parkingowych przyczyni się do pogorszenia stanu środowiska przyrodniczego. Pogorszeniu ulegnie nie tylko stan powietrza atmosferycznego, ale również klimat akustyczny, potęgujące niekorzystne oddziaływania również na zdrowie i jakość życia ludzi. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020, to teren atrakcyjny turystycznie. Brak inwestycji w infrastrukturę pieszo – rowerową ograniczy możliwość rozwoju regionu.

Optymalizacja funkcjonowania systemu transportu publicznego przyczyni się do większego wykorzystywania go przez mieszkańców jak i przyjezdnych oraz pośrednio przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza czy hałasu. Brak wdrożenia rekomendacji dotyczących rozwoju sieci dróg kołowych, czy transportu publicznego spowodują pogłębienie się koniunkcji komunikacyjnych, czasy dojazdu wydłużą się a emisje zanieczyszczeń wzrosną. Zabezpieczenie w gminnych dokumentach planistycznych terenów pod infrastrukturę techniczną mogą wpłynąć na zmniejszenie stopnia konfliktów środowiskowych czy społecznych.

Budowa i rozbudowa infrastruktury transportowej (zwłaszcza inwestycji liniowych prowadzonych po nowym śladzie) prowadzą do ingerencji w środowisko przyrodnicze. Jednak przedsięwzięcia te, przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących i ograniczających potencjalne negatywne oddziaływania, sprawiają, że korzyści wynikające z takiego rozwiązania nie przewyższą jednak strat - nie tylko społeczno-gospodarczych, ale nawet środowiskowych - jakich należy oczekiwać w przypadku pozostawienia systemu transportu w istniejącym stanie. Wdrożenie rekomendacji zawartych w Strategii w dużym stopniu zabezpiecza środowisko przyrodnicze przed negatywnym oddziaływaniem, które mogłoby wystąpić w momencie braku koordynacji działań proponowanych w przedmiotowym dokumencie.

5 Istniejące problemy ochrony środowiska istotne z punktu widzenia realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności dotyczące obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody

Analizowany dokument tj. Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030 dotyka kilku zasadniczych problemów środowiskowych:

1. Bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. Zagrożenia nadmiernym hałasem pochodzącym ze źródeł transportowych,
3. Komunikacyjnego zanieczyszczenia powietrza,
4. Przekształcania i zajętości terenu pod infrastrukturę drogową.

5.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Spośród wszystkich gałęzi transportu najbardziej niebezpieczny jest transport drogowy. Główne przyczyny wypadków to między innymi:

- nadmierna i nieprzystosowana do warunków panujących na drogach prędkość,
- wymuszenie pierwszeństwa przejazdu,
- błędy pieszych, rowerzystów.

W gminie Grodków w latach 2007-2014 doszło do 99 wypadków drogowych w których zginęło 14 osób a 141 zostało ranne. W tym samym okresie doszło do 734 kolizji drogowych. Liczba wypadków śmiertelnych w których udział wzięli piesi wyniosła 3. W tym okresie odnotowano 17 wypadków z udziałem rowerzystów, z czego 2 śmiertelne.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie nyskim doszło do 101 wypadków ze skutkiem śmiertelnym w których zginęło 108 osób. Na przestrzeni lat 2007-2014 stan bezpieczeństwa na drogach w powiecie nyskim nieznacznie się polepszył. Liczba wypadków z roku na rok maleje, co jest wynikiem remontów przeprowadzonych na drogach w poprzednich latach. Śmiertelność wypadków również się zmniejszyła, ale nadal pozostaje na wysokim poziomie (około 13 osób rocznie). Zadawalający spadek odnotowano jeśli chodzi o liczbę rannych, która na przestrzeni lat zmniejszyła się o 42%.



Biuro projektu:

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

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

Do największej liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym dochodzi w Nysie (29,70%) oraz w Paczkowie (18,81%). W Głuchołazach i Skoroszytach doszło do takiej samej ilości wypadków śmiertelnych (po 11,88%). Do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych doszło w Kamienniku i Korfantowie. Ponad 22% wypadków śmiertelnych, to wypadki z udziałem pieszych.

Miastami, w których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami, są Nysa i Głuchołazy. Co więcej, w Nysie z roku na rok rośnie liczba wypadków. Najrzadziej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi w Łambinowicach i Skoroszytach.

Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim z roku na rok spada. Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 258 wypadków drogowych oraz do 2462 kolizji. Zadowolające jest to, że liczba wypadków w 2014 r. zmniejszyła się w stosunku do 2007 r. o 51%. Liczba kolizji w 2014 r. jest niższa o 27% w porównaniu do 2010 r., w którym doszło do największej ich liczby w badanym okresie. Do największej liczby wypadków dochodzi w gminie Prudnik oraz w gminie Głogówek. Liczba wypadków z udziałem pieszych stanowiła około 22% wszystkich wypadków.

W powiecie prudnickim najczęściej dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów w gminie Prudnik. W 2008 r. doszło tam do aż 14 wypadków z udziałem rowerzystów. Na szczęście od 2011 r. liczbę tego rodzaju wypadków cechuje tendencja spadkowa, co należy ocenić pozytywnie. Dużo mniej wypadków zgłoszono w gminie Biała. W gminie Lubrza od 2012 r. nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym uczestniczyłby rowerzysta.

Łącznie w powiecie głubczyckim na przestrzeni lat 2007-2014 doszło do 345 wypadków drogowych. Wypadki śmiertelne stanowiły niecałe 10% wszystkich zdarzeń. Najwięcej zabitych w wypadkach drogowych zarejestrowano w Głubczycach (71,05%) oraz w Baborowie (13,16%). W powiecie głubczyckim do największej liczby wypadków doszło w 2008 r. (62 wypadki). Najmniej wypadków zdarzyło się w 2014 r. (23 wypadki). Liczba kolizji z biegiem lat zmniejsza się, z 253 wypadków w 2007 r., spadła do 198 wypadków w 2014 r. Liczba zabitych największa była w 2007 r. (8 zabitych), a najmniejsza w latach 2012-2013 (po 3 osoby). Największemu spadkowi uległa liczba rannych, z 87 osób w 2008 r. do 21 osób w 2014 r. Analizując liczbę wypadków z udziałem pieszych zaobserwowano, że stanowią one średnio 17% wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie głubczyckim.

Wypadki z rowerzystami – w powiecie głubczyckim do wypadków z udziałem rowerzystów najczęściej dochodziło w Głubczycach i Kietrze. Najmniej wypadków zarejestrowano w Branicach.

Jak wynika z powyższych danych, kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią poważny problem ze względu na zdrowie i życie ludzi. Dlatego też dążenie

do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, stanowi jeden z priorytetów analizowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*

5.2 Zagrożenie hałasem ze źródeł transportowych

Hałas komunikacyjny jest jednym z podstawowych źródeł hałasu w środowisku. Spowodowane jest to ciągłym wzrostem natężenia ruchu, zwłaszcza udział transportu ciężkiego, złym stanem technicznym pojazdów, stanem technicznym nawierzchni dróg, jej rodzaju, organizacji ruchu drogowego. Na uciążliwość hałasu komunikacyjnego ma również wpływ położenie szlaków komunikacyjnych, w szczególności rodzaju zabudowy położonej wzdłuż szlaków komunikacyjnych generujących największe stężenie hałasu.

Hałas pojazdów drogowych jest głównie generowany przez silniki oraz tarciony kontakt pojazdu z ziemią i powietrzem, przy czym zazwyczaj przy szybkościach pow. 60 km/h, hałas wynikający z tarcia przewyższa hałas silnika. Szczególnie problemy dotyczą obszarów o zmniejszonej płynności ruchu (skrzyżowania, wzniesienia itp.). Pociągi wytwarzają hałas względnie niskoczęstotliwościowy, a w trakcie przetaczania hałas impulsowy. Hałas komunikacyjny jest zmienny w zakresie natężenia, składu widmowego, struktury czasowej, ogólnego charakteru i w małym stopniu indywidualnie przewidywanego. Te cechy zwiększają siłę jego oddziaływania na mieszkańców.

Hałas niekorzystnie wpływa na narząd słuchu, a także ośrodkowy układ nerwowy. Może spowodować wystąpienie ostrego albo przewlekłego urazu akustycznego, towarzyszą mu reakcje obronne organizmu typu: zmiana akcji serca, ciśnienia tętniczego krwi, rytmu oddychania, temperatury ciała itp. Niektórzy lekarze rozróżniają tzw. "zespół pohałasowy", który objawia się bólami i zawrotami głowy, osłabieniem, podwyższoną pobudliwością nerwową, zaburzeniami snu, zwiększoną potliwością i uszkodzeniami narządu słuchu. Hałas może również wpływać na zaburzenie wzroku, obniżenie zrozumiałości mowy i rozpraszanie uwagi. Hałas przyczynia się do znacznego zmniejszenia koncentracji uwagi podczas nauki u dzieci, a także do zmęczenia umysłowego. Nadmierny hałas przyczynia się do przedwczesnego starzenia się ludzi. Przeprowadzono badania, z których wynika, że życie 30% ludzi mieszkających w dużych miastach jest krótsze o 8 - 10 lat w wyniku negatywnego wpływu hałasu. Na podstawie badań przeprowadzonych na mieszkańcach domów położonych przy hałaśliwych drogach stwierdzono, że hałasy wywołane ruchem komunikacyjnym są jedną z przyczyn powodujących choroby układu nerwowego, serca, układu pokarmowego. Badania hałasu drogowego w Niemczech wykazały wpływ hałasu o poziomie powyżej 65 dB na skurczone



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

ciśnienie krwi oraz czas krzepnięcia krwi. Podobne badania prowadzone w Anglii sugerują, że ekspozycja na hałas uliczny o poziomie 66 - 70 dB może powodować wzrost relatywnego ryzyka niedokrwiennej choroby serca. Zbieżne wyniki zaobserwowano również w Szwecji, analizując przypadki zawałów mięśnia sercowego u mężczyzn. Wyniki badań prowadzonych przez PZH w Warszawie oraz na zlecenie GIOŚ w Lublinie pozwalają wyciągnąć podobne wnioski. Zaobserwowano zmiany w zakresie układu krążenia, pokarmowego i mięśniowo - stawowego, a także zakłócenia równowagi emocjonalnej u osób zamieszkałych w rejonie hałasu powyżej 65 dB. Hałas powoduje także ujemne skutki gospodarcze, takie jak pogorszenie jakości i przydatności terenów zagrożonych nadmiernym hałasem oraz zmniejszenie przydatności obiektów położonych na tych terenach, absencję chorobową pracowników spowodowaną hałasem, z czym są związane koszty leczenia, przechodzenia na renty inwalidzkie, utrata pracowników, pogorszenie jakości wyrobów (niezawodności, trwałości).

Koszty pośrednie generowane w wyniku nadmiernej emisji hałasu komunikacyjnego do środowiska są znaczne. Obejmują one aspekty zdrowotne, jak i gospodarcze, a także rozwiązania techniczne umożliwiające obniżenie wpływu hałasu w budynkach mieszkalnych już istniejących oraz zastosowanie odpowiednich rozwiązań przy budowie nowych domów. Koszty społeczne związane są głównie z leczeniem zaburzeń wywołanych ekspozycją na hałas. Koszty opieki zdrowotnej obejmują wizyty u specjalistów, lekarstwa, rehabilitację, diagnostykę profilaktyczną. Gospodarcze koszty zagrożenia hałasem obejmują m.in. obniżenie wydajności pracy wynikające ze skutków dla zdrowia, przedwczesne starzenie oraz, co za tym idzie, niezdolność do pracy zawodowej, obniżenie wydajności pracy i nauki, spadek cen nieruchomości, ogólne obniżenie wartości terenów, na których występuje nadmierny hałas. Koszty gospodarcze są niezwykle trudne do oszacowania. Koszty podejmowane na rozwiązania techniczne, umożliwiające ograniczenie negatywnego wpływu hałasu na człowieka, terenów mieszkalnych i budynków związane będą głównie z działaniami naprawczymi już istniejących budynków oraz z zastosowaniem odpowiednich metod i materiałów budowlanych dla budynków nowobudowanych. Jednym ze sposobów jest wymiana okien na te o dużej izolacyjności akustycznej w budynkach położonych wzdłuż dróg, gdzie narażenie na hałas jest znaczne i przekracza normy. Społeczne koszty hałasu emitowanego przez ruch uliczny, drogowy i kolejowy w 22 krajach UE oszacowano na kwotę 38 miliardów euro rocznie, z czego 90% związane jest z samochodami osobowymi i pojazdami ciężarowymi. Ograniczenie czynników wpływających na rozwój chorób i zaburzeń związanych z ponadnormatywną emisją hałasu komunikacyjnego, pozwoli ograniczyć zachorowalność ludzi. Możliwe będzie dzięki temu ograniczenie nakładów finansowych kierowanych na opiekę medyczną związaną z tego typu schorzeniami.

Aktualny stan klimatu akustycznego województwa opolskiego został przedstawiony w dokumentach:

- Mapa akustyczna dróg krajowych na terenie województwa opolskiego Konsorcjum z liderem URS Polska Sp. z o.o., Poznań, Lipiec 2012 r.
- Mapy akustyczne dla dróg, po których przejeżdża ponad 3 000 000 pojazdów rocznie, podległych Zarządowi Dróg Wojewódzkich w Opolu, opracowane dla potrzeb państwowego monitoringu środowiska, EKKOM Sp. Z o.o., Opole, 2012 r.
- Mapa akustyczna dla odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30 000 pociągów rocznie, opracowana dla potrzeb programów ochrony środowiska przed hałasem – województwo opolskie, EKKOM Sp. z o.o., Opole 2012 r.

W oparciu o te dokumenty opracowany został Program ochrony środowiska przed hałasem dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż dróg o natężeniu powyżej 3 000 000 pojazdów rocznie i linii kolejowych o natężeniu większym niż 30 000 przejazdów rocznie dla województwa opolskiego na lata 2014 – 2019.

Z dokumentów tych wynika, że na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 problem hałasu komunikacyjnego występuje na następujących odcinkach dróg:

- droga krajowa nr 40 Głuchołazy (przejście) – na odcinku 2,8 – 3,2 km (długość odcinka 0,4 km),
- droga krajowa nr 40 Prudnik (przejście) – na odcinku 13,4 – 20,2 km (długość odcinka 6,9 km),
- droga krajowa nr 41 Nysa (przejście) – na odcinku 0 – 2,1 km (długość odcinka 2,1 km),
- droga krajowa nr 46 Otmuchów – Nysa – na odcinku 44,2 – 58,3 (długość odcinka 14,1 km).

Dla pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich jak również dla linii kolejowych nie stwierdzono przekroczeń hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Dla większości odcinków na których wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu stwierdzono priorytet wysoki. W przypadku tych dróg rozważano jako jedno z działań naprawczych budowę obwodnic tych miejscowości.

Jednym z najważniejszych czynników poprawiających stan klimatu akustycznego jest dbanie o możliwie dobry stan nawierzchni dróg. Pozwala to ograniczyć emisję dźwięku o 2 do 5 decybeli, co z kolei ma istotny wpływ na zasięg emisji hałasu do środowiska.



Biuro projektu:

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

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

Dużą poprawę można osiągnąć również poprzez zmiany organizacji ruchu mające wpływ na jego płynność (skrzyżowania bezkolizyjne, ronda, optymalizacja sygnalizacji świetlnej, dodatkowe pasy do lewoskrętów itp.).

Jednym z podstawowych sposobów ograniczenia oddziaływania hałasu drogowego jest zapewnienie odpowiedniej odległości zabudowy mieszkaniowej od dróg. Tereny leżące pomiędzy

drogą główną a zabudowaniami mieszkaniowymi powinny być przeznaczone pod pasy zieleni, drogi lokalne, zabudowę garażową, budynki gospodarcze czy też nieuciążliwe usługi.

Pozostałe działania pośrednie jakie powinny być podejmowane w celu poprawy oddziaływania dróg na klimat akustyczny to zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dla funkcjonowania komunikacji publicznej oraz bezpiecznego ruchu rowerowego, co powinno zachęcić do korzystania z tych form jako alternatywnych dla samochodu.

Wszystkie opisane działania zostały ujęte w analizowanym dokumencie tj. Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

5.3 Komunikacyjne zanieczyszczanie powietrza

Według danych Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) ponad 3,5 mln osób na świecie umiera rocznie z powodu zanieczyszczenia powietrza. Szacuje się, że w Polsce z tego powodu traci życie ok. 45 tys. osób rocznie.

W europejskich krajach OECD pojazdy samochodowe są największym źródłem skażenia środowiska. Środki transportu drogowego odpowiedzialne są głównie za emisję:

- ok. 63% tlenków azotu,
- blisko 50% substancji chemicznych pochodzenia organicznego,
- ok. 80% tlenku węgla,
- 10-25% pyłów zawieszonych w powietrzu,
- 6.5% dwutlenku siarki.

Europejska Agencja ds. Ochrony Środowiska stwierdza, że samochody odpowiadają za 10-25% europejskiej emisji pyłów, ale ich wkład w zanieczyszczenie powietrza w miastach na poziomie gruntu jest znacznie większy co wynika ze zjawiska wtórnego pylenia przez koła samochodów. Dodatkowo pojazdy samochodowe są największym emitorem toksycznych związków chemicznych, takich jak: 1,3-butadien, benzen i liczne karcenogeny związane z pyłami.

Ruch samochodowy odpowiedzialny jest za wysokie stężenie zanieczyszczenia powietrza w miastach i w pobliżu dróg, w dodatku na poziomie ulic, a dokładniej na poziomie oddychania. W miejscach o szczególnie wysokim poziomie ryzyka, gdzie zanieczyszczenie powietrza jest wyjątkowo wysokie (ruchliwe drogi, podziemne i nadziemne parkingi samochodowe, tunele i okolice stacji benzynowych), poziom zanieczyszczenia powietrza może być od 4 do 40-krotnie wyższy niż średnia dla całych obszarów miejskich.

Emisja zanieczyszczeń zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu oddechowego i układu krążenia, zwłaszcza w skali lokalnej, wśród osób narażonych na zwiększoną ekspozycję na zanieczyszczenia komunikacyjne. W Polsce pierwsze badania nad oszacowaniem ryzyka problemów oddechowych wśród osób zamieszkujących przy ruchliwych ulicach przeprowadzono w Warszawie w latach 2005-2006. Badania spirometryczne mieszkańców jednej z ruchliwych ulic porównano z grupą kontrolną mieszkańców obszarów pozamiejskich o niskich poziomach zanieczyszczeń. Wykazano, że zamieszkiwanie wzdłuż ruchliwej ulicy (w porównaniu z terenem niezurbanizowanym) powoduje niemal 3-krotny wzrost ryzyka wystąpienia zaburzeń przepływu powietrza przez oskrzela (zwężenie oskrzeli), co stanowi jeden z kluczowych symptomów przewlekłej obturacyjnej choroby płuc (POChP).

Emisja zanieczyszczeń komunikacyjnych ma również wpływ na powstawanie epizodów smogowych, a także na zakwaszanie środowiska.

Jako jedno z głównych źródeł emisji tlenków azotu, transport drogowy w istotny sposób wpływa na depozycję zanieczyszczeń powodujących negatywne konsekwencje dla roślinności (zwłaszcza lasów, przede wszystkim wysokogórskich), konstrukcji stalowych, fundamentów betonowych oraz elementów wykonanych z piaskowca i wapienia. Sektor ten w znacznej mierze odpowiada za intensyfikację efektu cieplarnianego, będąc źródłem (bezpośrednim lub pośrednim) emisji gazów cieplarnianych, takich jak dwutlenek węgla, metan, podtlenek azotu, ozon troposferyczny, tlenek węgla oraz tlenki azotu i lotne związki organiczne.

Osiągnięcie znaczącej poprawy w dziedzinie ograniczania negatywnych skutków motoryzacji nie jest możliwe bez podjęcia kompleksowych rozwiązań, obejmujących nie tylko zaostrzenie wymagań technicznych wobec środków transportu i zaostrzenie norm jakościowych dla paliw samochodowych, ale również działania inwestycyjne, organizacyjne i prawno-ekonomiczne, w tym usprawnienie organizacji ruchu i stymulowanie rozwoju komunikacji zbiorowej.

Konieczna jest szybka realizacja programu budowy obwodnic na ważniejszych trasach tranzytowych, przebiegających przez tereny zamieszkałe, co powinno spowodować ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych w miastach i na pozostałych terenach zamieszkałych, poprawiając płynność ruchu lokalnego,



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

a jednocześnie redukując emisję i nadmierne zużycie paliw przez pojazdy zatrzymywane przez "korki uliczne".

W samych miastach należy niezwłocznie przystąpić do wdrażania nowoczesnych zasad i metod organizacji ruchu pojazdów. Konieczne jest ponadto tworzenie preferencji dla rozwoju systemów lokalnego transportu publicznego oraz dróg rowerowych, a w przypadku przewozów towarów i ludzi na większe odległości opracowanie i wdrożenie systemu bodźców prawno-ekonomicznych zachęcających do korzystania z środków transportu bardziej przyjaznych środowisku.

Wszystkie opisane działania zostały ujęte w analizowanym dokumencie tj. Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.

5.4 Przekształcenia i zajętość terenu pod infrastrukturę drogową

Infrastruktura drogową jest istotnym czynnikiem ograniczania arealu ziemi. Eksploatacja sieci transportowej powoduje zanieczyszczanie gleb znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwych dróg. Zanieczyszczenia gazowe i pyłowe sprzyjają stopniowej degradacji gleb i szaty roślinnej w pasie ok. 500 m od drogi, a zdecydowanie szkodliwe oddziaływanie dotyczy pasa o szerokości do 150 m. Pomimo, że infrastruktura drogową w Polsce zajmuje ok. 3% powierzchni kraju, to w zasięgu bezpośredniego oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych znajduje się ok. 50% obszaru Polski. Należy mieć na uwadze, że roślinność w pasie do 50 m od drogi może być tak silnie zanieczyszczona, że nie będzie się nadawać nawet dla celów wypasu zwierząt.

W bliskich odległościach od tras komunikacyjnych istotny może być wpływ zanieczyszczeń pyłowych pokrywających roślinność warstwą izolującą, ograniczającą dopływ promieni słonecznych i zakłócającą proces fotosyntezy oraz inne funkcje metaboliczne.

Szkodliwe oddziaływanie transportu na zwierzęta wynika zarówno z bezpośredniego oddziaływania zanieczyszczeń powietrza na ich organizmy, jak również pośrednio wskutek spożycia zanieczyszczonych roślin. Wśród innych aspektów należy tu wymienić hałas komunikacyjny, możliwość przecinania szlaków migracyjnych i fragmentacji siedlisk, jak również wypadki komunikacyjne z udziałem zwierząt.

Budowa nowych dróg wiąże się z koniecznością przekształcania nowych terenów oraz istotną ingerencją w środowisko przyrodnicze. Źle poprowadzone i zaprojektowane drogi mogą w istotny sposób wpłynąć negatywnie na środowisko

tworząc m.in. efekt tzw. bariery ekologicznej. Negatywne skutki budowy dróg i wzrostu natężenia ruchu na nich to:

- utrudnienie przemieszczania się zwierząt i roślin,
- wypadki i kolizje drogowe z dzikimi zwierzętami,
- zniszczenie siedlisk w zasięgu przebiegu i oddziaływania drogi,
- przekształcanie terenu przyległego do drogi (osiedlanie się człowieka w terenach przedtem niedostępnych),
- ekspansja gatunków obcych na danym terenie, związanych z człowiekiem.

Projektując trasy komunikacyjne należy szczególnie wziąć pod uwagę rozmieszczenie obszarów prawnie chronionych na terenie Polski tak, by unikać konfliktów ze środowiskiem przyrodniczym. Lokalizacja i budowa tras komunikacyjnych nie powinna doprowadzić do:

- podziału cennych przyrodniczo obszarów: parków narodowych, rezerwatów przyrody, dużych kompleksów leśnych, rozległych obszarów bagiennych, innych obszarów prawnie chronionych,
- dzielenia populacji zagrożonych gatunków zwierząt,
- nadmiernego przecinania szlaków migracji zwierząt,
- zniszczenia walorów krajobrazowych oraz kulturowych.

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie zlokalizowane są tereny cenne przyrodniczo obszary, w tym Obszary Natura 2000 oraz korytarze ekologiczne omówione w kolejnych rozdziałach.

5.5 Pozostałe problemy środowiskowe dla analizowanego obszaru

Dokonując analizy stanu środowiska dla omawianego obszaru zdiagnozowano następujące istotne problemy środowiskowe:

Nysa

Główne presje wywierane na środowisko wodne na terenie omawianej gminy to: wzmożony pobór wód na różne cele, emisja ścieków komunalnych i przemysłowych ze zorganizowanych źródeł takich jak oczyszczalnie ścieków komunalnych i przemysłowych, zanieczyszczenia obszarowe.



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

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

Biała

Na obszarze Gminy Biała dużą rolę odgrywa produkcja rolnicza, więc na zanieczyszczenia główny wpływ mają:

- zrzuty ścieków komunalnych, głównie z rozproszonych miejscowości wiejskich,
- ścieki powstające przy produkcji zwierzęcej (gnojówka, wody gnojowe, soki kiszonkowe),
- spływy z powierzchni pól.

Działalność rolnicza wywiera istotny wpływ na jakość i stopień zanieczyszczenia wód podziemnych. Intensywność i rozkład ładunku zanieczyszczenia rolniczego zależy zarówno od sposobu zagospodarowania terenu, jak i od warunków hydrogeologicznych.

Intensywna produkcja rolna na obszarach wiejskich prowadzi m.in. do wzrostu mineralizacji, przewodnictwa elektrolitycznego, twardości ogólnej, zawartości fosforanów, azotanów w wodzie, jak również do zanieczyszczenia pozostałościami po środkach ochrony roślin.

Do pierwszej grupy zanieczyszczeń wód podziemnych należą nawozy i środki ochrony roślin. Ich niewłaściwe stosowanie wiąże się z powstawaniem rozległych w przestrzeni ognisk zanieczyszczeń. Wraz z nawozami organicznymi dochodzi do dostarczania znacznych ilości azotu, potasu i fosforu. Azot w procesach rozkładu substancji organicznej, przy współudziale bakterii, ulega przekształceniu w związki amonowe, a następnie w procesach utleniania tworzą się formy azotu azotynowego i azotanowego. Badania dowodzą, że do zanieczyszczenia wód podziemnych może dochodzić wskutek dostarczania nawozów organicznych, zwłaszcza gnojowicy, poprzez niedostosowanie dawki do nawożonej powierzchni.

Do drugiej grupy zanieczyszczeń można zaliczyć intensywną hodowlę. Dostarcza ona głównie substancji organicznych: ścieki hodowlane, gnojówka, gnojowica, ścieki gospodarcze i odcieki z nawozów oraz kiszonek paszowych. Skutkiem intensywnej hodowli może być wzrost przewodnictwa elektrolitycznego wody, jej zmiany organoleptyczne, wzrost stężenia związków organicznych: NO₂⁻, NO₃⁻, NH₄⁺, PO₄³⁻, K⁺ oraz zanieczyszczenia bakteriologicznego.

Przyczyną zanieczyszczenia wód podziemnych substancjami pochodzącymi z hodowli są najczęściej nieszczelne zbiorniki na gnojówkę i gnojowicę oraz nieszczelne płyty obornikowe lub ich brak.

Wielkość oddziaływania zanieczyszczeń na środowisko wodne jest bezpośrednio związana z poziomem intensywności użytkowania gleb i stopniem koncentracji produkcji zwierzęcej w poszczególnych rejonach – obszarach zlewni.

Poważnym problemem są także nieskanalizowane wsie i ścieki bytowo-gospodarcze gromadzone: w szambach, odprowadzane wprost do cieków poprzez szczątkowe kanalizacje burzowe a także do szeregu obniżeń, oczek wodnych i stawów, które w efekcie końcowym wpływają na jakość wód podziemnych.

Paczków

Rzeki Kamienna, Tarnawka, Czerwona Woda, Raczyna i Swidna biorą swój początek na terenie Czech. Wpływając na teren gminy Paczków mogą nieść ze sobą znaczny ładunek zanieczyszczeń. Wskazana jest współpraca pomiędzy naszym krajem a Republiką Czeską w zakresie ochrony zlewni tych rzek w strefie przygranicznej.

Korfantów

Istotną cechą reżimu hydrologicznego gminy są torfowiska niskie i tereny trwale podmokłe. Najlepiej zachowane tereny wodno-błotne zlokalizowane są w północnej części gminy na północny-zachód od Kuźnicy Ligockiej, w leśnym i łąkowym otoczeniu. Obszar ten zasługuje na ochronę ze względu na walory przyrodnicze, wielkość oraz ogromne znaczenie środowiskotwórcze w zakresie alimentacji wód, ich samooczyszczania oraz kształtowania bioróżnorodności florystycznej i faunistycznej. Obecny reżim hydrologiczny większości terenów gminy został zdegenerowany przez melioracje.

Problemy te nie dotyczą bezpośrednio zagadnień będących przedmiotem analizowanej *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016-2026 z perspektywą do 2030.*



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

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

6 Zagadnienia dotyczące łagodzenia zmian klimatu i adaptacji do jego zmian biorąc pod uwagę m. in. takie elementy jak: bezpośrednie i pośrednie emisje gazów cieplarnianych oraz działania skutkujące ich pochłanianiem i zmniejszaniem ich emisji oraz klęski żywiołowe

Analizę wrażliwości planowanego przedsięwzięcia na zmiany klimatyczne oparto o zapisy dokumentu pt. "Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030" (Ministerstwo Środowiska, 2013 r.). Dokument mówi o wpływie zmian klimatu na wrażliwe sektory, takie jak: gospodarka wodna, różnorodność biologiczna i obszary prawnie chronione, leśnictwo, energetyka, strefa wybrzeża, obszary górskie, rolnictwo, transport, gospodarka przestrzenna i obszary zurbanizowane, budownictwo oraz zdrowie.

Sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na kilka elementów klimatu, zwłaszcza na silne wiatry, ulewy, podtopienia i osuwiska, opady śniegu i zjawiska lodowe, burze, niską i wysoką temperaturę oraz brak widoczności (mgła, smog). Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0°C 0 przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Działaniem adaptacyjnym priorytetowym jest uwzględnienie w procesie projektowania i budowy infrastruktury transportowej zmienionych warunków klimatycznych. Obszarem strategii rozwoju zawierającej działania adaptacyjne jest stworzenie zintegrowanego systemu transportu oraz rozbudowa i modernizacja lokalnej infrastruktury drogowej. W kierunku działań „wypracowanie standardów konstrukcyjnych uwzględniających zmiany klimatu” zalecono, by projektowana infrastruktura odporna była przede wszystkim na ekstremalne

zdarzenia pogodowe takie jak deszcze nawalne oraz ich skutki (powodzie, podtopienia), a w mniejszym stopniu na globalny wzrost temperatury.

W poniższej tabeli przedstawiono wpływ przedsięwzięcia na klimat, podatność przedsięwzięcia i jego realizacji na zmiany klimatu.

Tabela 16 Wpływ na zmiany klimatu wynikający z realizacji przedsięwzięcia

| Wyszczególnienie | | Możliwość występowania | Skala występowania/opis |
|--|---|---|--|
| Łagodzenie zmian klimatu – wpływ przedsięwzięcia na klimat i jego zmiany wynikający z: | Bezpośredniej emisji gazów cieplarnianych spowodowanej budową | Tak – emisja zanieczyszczeń na etapie budowy wynikająca z pracy ciężkich maszyn | Skala lokalna, czas trwania chwilowy |
| | | Tak – emisja zanieczyszczeń na etapie eksploatacji wynikająca z transportu | Skala lokalna, czas trwania długotrwały |
| | | Tak – możliwe zmiany mikroklimatyczne będące efektem wycinki zadrzewień i zakrzaczeń. | Skala lokalna, czas trwania długotrwały |
| | Pośredniej emisji gazów cieplarnianych związanej z większym zapotrzebowaniem na energię | Nie | |
| Adaptacja do zmian klimatu – podatność przedsięwzięcia i jego realizacji na zmiany klimatu, w tym: | Fale upałów | Tak – na etapie budowy może wystąpić oddziaływanie na zdrowie i samopoczucie ludzi | Średnia, konieczność zmiany organizacji pracy, zapewnienia odpowiednich środków minimalizujących pracownikom np. odpowiedniej odzieży, wody itp. |
| | Susze | Tak – na etapie budowy | Poprawa warunków prowadzenia prac w obrębie koryta poprzez samoistne obniżenie się poziomu lustra wody. |

**Biuro projektu:**

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

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

| Wyszczególnienie | | Możliwość występowania | Skala występowania/opis |
|------------------|--|------------------------------|--|
| | Ekstremalne opady, zalewanie przez rzeki i gwałtowne powodzie | Tak – na etapie budowy | Konieczność wstrzymania prac, ryzyko zniszczenia sprzętu, brak możliwości prowadzenia prac z powodu podwyższonego poziomu lustra wody. |
| | | Tak – na etapie eksploatacji | Konieczność odprowadzania wód opadowych w ekstremalnych opadów |
| | Burze i silne wiatry | Tak – na etapie budowy | Konieczność wstrzymania prac ze względu na bezpieczeństwo robotników. |
| | Osuwiska | Nie | Inwestycja realizowana poza terenami osuwiskowymi. |
| | Podnoszący się poziom mórz, spiętrzone fale, erozja wybrzeża i intruzja wód zasolonych | Nie | Inwestycja realizowana poza obszarem wybrzeża. |
| | Fale chłodu | Nie | |
| | Zamarzanie i odmarzanie | Tak – na etapie budowy | Średnia, utrudnienie prowadzenia prac ziemnych, konieczność wstrzymania prac. |

Zwiększone obciążenie dróg w kolejnych latach użytkowania prowadzi do zwiększania emisji spalin ze środków transportu. Głównym celem inwestycji to m.in. uzyskanie dobrych parametrów dróg, poprawa jego stanu technicznego oraz zwiększenie efektywności przejazdu, co może spowodować ogólny spadek emisji szkodliwych zanieczyszczeń w porównaniu do stanu sprzed modernizacji.

7 Przewidywane znaczące oddziaływanie, w tym bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, a także na środowisko

Prognoza oddziaływania na środowisko opracowywana dla polityk, strategii, planów lub programów jest opracowywana w szczególności adekwatnej do szczególności ocenianego projektu dokumentu.

Niniejszy dokument w sposób kompleksowy ujmuje korzyści i zagrożenia wynikające z realizacji projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.*

W celu dokonania oceny przewidywanych oddziaływań na środowisko zastosowano metodę macierzy interakcji, metodę kartograficzną i metodę opisową. Najpierw stworzono tabelę, w jej kolumnach określono elementy środowiska, na które może oddziaływać realizacja zadań wynikająca z kierunków działań ocenianego projektu Strategii, które opisano w wierszach tabeli.

Oceniając kierunki działania zastosowano następującą skalę oceny:

- 0 brak wpływu
- + może wystąpić pozytywne oddziaływanie
- może wystąpić negatywne oddziaływanie
- +/- realizacja planowanego działania może spowodować pozytywne jak i negatywne oddziaływanie

Charakter oddziaływania opisano następującymi symbolami.

- B** bezpośrednie
- P** pośrednie
- W** wtórne



Biuro projektu:

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

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

| | |
|-----------|------------------|
| Sk | skumulowane |
| K | krótkoterminowe |
| Ś | średnioterminowe |
| D | długoterminowe |
| St | stałe |
| C | chwilowe |

W ocenie tej nie wartościowano wielkości poszczególnych oddziaływań a jedynie analizowano możliwość ich wystąpienia.

Dalszą część niniejszego rozdziału stanowi komentarz do każdego z ocenionych obszarów działań omawiający potencjalne oddziaływania, które mogą się pojawić na etapie realizacji działań. Aby dokładnie określić zasięg i charakter oddziaływania niezbędna jest wiedza w zakresie szczegółowych rozwiązań technicznych poszczególnych działań, które na tym etapie nie są znane.

Tabela 17 Macierz oddziaływań skutków ustaleń projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.* na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego

| Cel szczegółowy | Obszar działania Kierunki działań | Przewidywane znaczące oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe, i długoterminowe, stałe, chwilowe oraz pozytywne i negatywne na następujące elementy środowiska: | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------------------------|-------------------|-----------|---------|------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------|------------------|---------|------------------|
| | | obszary Natura 2000 | różnorodność biologiczną | ludzi | zwierzęta | rośliny | wodę | powietrze | powierzchnię ziemi | krajobraz | klimat | zasoby naturalne | zabytki | Dobra materialne |
| CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN | | | | | | | | | | | | | | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU NYSKIEGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadko | Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | + B,D |



Biuro projektu:

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

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



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|-------------------|-------------------|------------------|---|----------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---|---|------------|--|
| wych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | + B,P,D ,St | + B,D, St | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUCHOŁAZY | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojeżdżających peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | + B,P,D ,St | + B,D, St | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych. | 0 | 0 | +/- P,D,S t | +/- P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | - B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D | |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KORFANTÓW | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|---|------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---|---|------------|
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych. | 0 | - B,D, St | +/- P,D,S t | - P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY ŁAMBINOWICE | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + B,P,Sk, D,St | 0 | + B,P,D ,St | + P,W, D,St | 0 | 0 | + B,D |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY ŁAMBINOWICE | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | + B,D |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY NYSA | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadki | Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | -/+ B,D |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|---|------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---|---|------------|--|
| wych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY NYSZA | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa. | 0 | - B,D, St | +/- P,D,S t | - P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY OTMUCHÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników. | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | + P,D,S t | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa zatok oraz przystanków autobusowych. | 0 | - B,D, St | +/- P,D,S t | - P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D | |
| 1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m2 przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | + B,D, St | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D | |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PACZKÓW | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|---|------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|--------------|---|------------|---|---|------------|-----|
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system). | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + | P,D,St | 0 | + | B,P,D ,St | + | P,D,S t | 0 | 0 | -/+ B,D | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa zatok autobusowych. | 0 | - B,D, St | +/- P,D,S t | - P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY SKOROSZYCE | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + | B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | 0 | + | B,D |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + | B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | 0 | + | B,D |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY BIAŁA | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-----------------|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---|---|------------|
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała. | 0 | - B,D, St | +/- P,D,S t | - P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PRUDNIK | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | + B,D |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania). | 0 | 0 | +/- P,D,S t | 0 | 0 | 0 | +/- B,Sk,D | 0 | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | + B,D, St | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP. | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | + P,w,d ,sT | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | + B,D |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług | Przebudowa zatok autobusowych. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | + B,D |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|-----------------|---|---|---|-------------|---|-------------------|-----------------|---|---|----------|--|
| w transporcie publicznym. | | | | | | | | | | | | | | | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU GŁUBCZYCKIEGO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | + B,D, St | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BRANICE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | + B,D | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUBCZYCE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych | Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | + B,D, St | + P,D,S t | 0 | 0 | + B,D | |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-----------|------------|----------|------------|---|------------------|-------------|---------------|---------------|-----------|---|---------|--|
| wych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury. | | | | | | | | | | | | | | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KIETRZ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze. | 0 | - B,D, St | +/- P,D,St | - P,D,St | - B,W, K,C | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | - B,P,D, St | +/- B,P,D, St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GRODKÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.3 Stworzenie atrakcyjnych powiązań Multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych PARK&RIDE i BIKE&RIDE. | Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej. | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | + B,D, St | + P,D,St | 0 | 0 | + B,D | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA CAŁEGO OF PN 2020 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020. | 0 | 0 | +/- B,D,St | 0 | 0 | 0 | +/- B,P,Sk, D,St | 0 | 0 | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | - B,D | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług | Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej. | 0 | 0 | + B,D,St | 0 | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | 0 | + P,D,St | + P,D, St | 0 | + B,D | |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---|---|-----------------|--|
| w transporcie publicznym. 1.4 Ograniczenie emisji CO2 poprzez zakup niskoemisyjnego taboru. | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa. | 0 | 0 | +/- P,D,S t | +/- P,D,S t | - B,W, K,C | 0 | - B,P,Sk, D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- P,W, D,St | 0 | 0 | -/+ B,D | |
| 1.2 Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej. | 0 | 0 | + B,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| CEL STRATEGICZNY 2 Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU NYSKIEGO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego | Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St | |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUCHOŁĄZY | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głucholązy Zdrój do | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

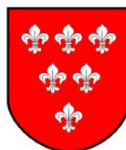
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| | ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego. | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUCHOŁAZY | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy. | +/- B,P,D,St - inwestycja zlokalizowana na terenie Natura 200 Góry Opawskie | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KORFANTÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KORFANTÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY ŁAMBINOWICE | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |



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

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

| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY ŁAMBINOWICE | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|-------------------|---|---|---|
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości i Malerzowice Wielkie. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY NYSA | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudzkiego. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY NYSA | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa. | - | - B,P,D,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|------------|------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|---|----------|
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | | inwestycja zlokalizowana na terenie Natura 2000 Forty Nyskie | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu. | 0 | - B,P,D,St | + P,D,St | 0 | - B,P,D,St | 0 | 0 | +/- B,P,D,St | +/- B,P,D,St | +/- B,P,D,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie. | 0 | 0 | + P,D,St | 0 | - B,D,St | 0 | +/- B,P,D,St | - B,D,St | +/- B,P,D,St | +/- B,P,D,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa. | 0 | - B,P,D,St | + P,D,St | - B,P,D,St | - B,P,D,St | - P,D,St | 0 | - B,P,D,St | +/- B,D,St | - B,P,D,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY OTMUCHÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych. | 0 | 0 | + B,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg gminnych oraz powiatowych. | 0 | - B,P,D,St | +/- P,D,St | +/- B,P,D,St | - B,P,D,St | +/- P,D,St | + P,D,St | +/- B,P,D,St | +/- B,D,St | +/- B,P,D,St | 0 | 0 | + P,D,St |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych. | 0 | - B,P,D,St | +/- P,D,St | 0 | - B,P,D,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D,St | +/- B,D,St | - B,P,D,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY OTMUCHÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa rond przy zjeździe z obwodnicy | 0 | - B,P,D,St | + P,D,St | 0 | - B,P,D,St | 0 | 0 | +/- B,P,D,St | +/- B,P,D,St | +/- B,P,D,St | 0 | 0 | 0 |



Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---|-----------------|--|
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej). | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Wyznaczenie pasów do lewoskrętu. | 0 | 0 | + B,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | + P,D ,St | 0 | 0 | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Oznakowanie skrajni jezdni. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PACZKÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PACZKÓW | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzieleniem nowych przejść dla pieszych. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY SKOROSZYCE | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46 | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + B,D, St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY BIAŁA | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BIAŁA | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg na terenie gminy Biała. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY LUBRZA | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowego parkinga w centrum gminy Lubrza. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY LUBRZA | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg gminnych w gminie Lubrza. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40). | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PRUDNIK | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa przeprawy mostowej w Prudniku. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |



Biuro projektu:

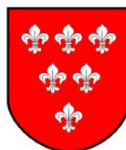
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa obwodnic miasta Prudnik. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | 0 | +/- B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PRUDNIK | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA POWIATU GŁUBCZYCKIEGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa obwodnicy Kietrza. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych | Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY BRANICE | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont drogi Włodzienin-Wiechowice (do przejścia granicznego). | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | + B,D, St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowych parkingów w gminie Branice. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa drogi gminnej w Lewicach. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUBCZYCE | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Dokończenie budowy obwodnicy miasta. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |



Biuro projektu:

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

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

| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUBCZYCE | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY KIETRZ | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach | Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KIETRZ | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|---------------------|---|---|-----------------|
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | +/- B,P,D ,St | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | + P,D,St | +/- B,P,D ,St | +/- B,D, St | +/- B,P,D ,St | 0 | 0 | + P,D ,St |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GRODKÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. | Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | - B,P,D ,St | - B,P,D ,St | - P,D,S t | - P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| 2.1 Poprawa jakości systemu drogowego. 2.2 Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach. | Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków. | 0 | - B,P,D ,St | + P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D,St | +/- B,P,D ,St | + B,P,D ,St | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GRODKÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.3 Zwiększenie ilości miejsc parkingowych. | Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych. | 0 | - B,P,D ,St | +/- P,D,S t | 0 | - B,P,D ,St | 0 | - B,P,D,St | - B,P,D ,St | +/- B,D, St | - B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 |
| CEL STRATEGICZNY 3: stworzenie spójnej infrastruktury pieszo – rowerowej na terenie OF PN | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU NYSKIEGO | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

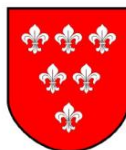
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|-----------|---|-------|---|-------------|-------|---|------------|---|---|---|---|
| 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUCHOŁAZY | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głucholazy. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KORFANTÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY ŁAMBINOWICE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu | Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|-----------|---|-------|---|-------------|-------|---|------------|---|---|---|---|
| oznaczonych ciągów w pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Puszczy" na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów. | | | | | | | | | | | | | | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY NYSA | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem | Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|-----------------|---|-------|---|-------------------|----------|---|-------------------|---|---|---|
| w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY NYSZA | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 |



Biuro projektu:

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

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



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY OTMUCHÓW | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------|-----------|---|-------|---|-------------|-------|---|------------|---|---|---|
| 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Wytyczenie oraz budowa chodników. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 |
| 3.2 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych | Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|-------|-------------------|---|-------|---|-------------------|-------|---|-------------------|---|---|---|---|
| ciągów pieszo- rowerowych. | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY OTMUCHÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczo- nych ciągów pieszo- rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowere- m w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Montaż stojaków rowerowych. | 0 | 0 | + B,P,D ,St | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczo- nych ciągów pieszo- rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowere- m w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY PACZKÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych | Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|-----------------|---|-------|---|-------------------|----------|---|-------------------|---|---|---|---|
| ciągów pieszo- rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo- rowerowych. | istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie. | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PACZKÓW | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów w pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowere m w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo- rowerowych. | Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków. | 0 | 0 | + B,D,S t | 0 | - B,D | 0 | 0 | - B,D | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY SKOROSZYCE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo- rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowere m | Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------|--------------|---|-------|---|----------------|-------|---|----------------|---|---|---|---|
| w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU PRUDNICKIEGO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BIAŁA | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY LUBRZA | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|-----------|---|-------|---|-------------|-------|---|------------|---|---|---|
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY PRUDNIK | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa | Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

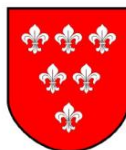
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|-------|-----------|---|-------|---|-------------|-------|---|------------|---|---|---|---|
| w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA POWIATU GŁUBCZYCKIEGO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY BRANICE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych | Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W,D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|-------|-----------------|---|-------|---|-------------------|-------|---|-------------------|---|---|---|---|
| ciągów pieszo- rowerowych. | | | | | | | | | | | | | | | |
| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA GMINY GŁUBCZYCE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo- rowerowych. | Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GŁUBCZYCE | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo- rowerowych. | Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY KIETRZ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów | Budowa dróg rowerowych. | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-------|--------------|---|-------|---|----------------|-------|---|----------------|---|---|---|
| <p>pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| POZOSTAŁE INWESTYCJE DLA GMINY GRODKÓW | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. 3.2 Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.</p> | <p>Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.</p> | 0 | - B,D | + P,D,S t | 0 | - B,D | 0 | + P,W,D,S t | - B,D | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

| INWESTYCJE KLUCZOWE DLA CAŁEGO OF PN 2020 | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---|---|-----------------|---|---|---|-------------------|---|---|-------------------|-----------------|---|---|
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. | Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W, D,St | 0 | 0 | 0 |
| 3.1 Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. | Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych. | 0 | 0 | + P,D,S t | 0 | 0 | 0 | + P,W,D,S t | 0 | 0 | + P,W, D,St | - P,D ,St | 0 | 0 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Głównym celem ocenianego dokumentu jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020. System transportowy dostosowany zostanie do potrzeb mieszkańców i turystów. Zapewniał będzie optymalizację wykorzystania infrastruktury i organizacji ruchu, przez co przyczyni się do sprawnego i bezpiecznego przewożenia towarów i przemieszczania osób. Zostaną zaspokojone podstawowe potrzeby społeczności, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju, który odbywał się będzie poprzez ograniczenie emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów, a także przez minimalizację wykorzystania gruntów i ograniczenie natężenia hałasu. Zagwarantowana zostanie dostępność komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo – siedziba gminy. Wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii, zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również zastosowania nowoczesnego i ekologicznego taboru, przystosowanego do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych, nakierowane zostanie na nowoczesność jak i konkurencyjność, poprzez stworzenie systemu komunikacji publicznej konkurencyjnej w zakresie cenowym i czasowym, przy zachowaniu wysokiej jakości obsługi i oferowanych usług. Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie stanie się terenem przyjaznym dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Będzie to miejsce sprawnego i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

Osiągnięciu ww. założeń sprzyjać będą zadania, ocenione w powyższej tabeli. Inwestycje te w większości wymagać będą uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ocena zadań w niniejszej prognozie wykonana została w oparciu o dane koncepcyjne. Wskazany został główny charakter potencjalnych oddziaływań, jakie mogą wystąpić przy tego typu działaniach. Spośród wskazanych inwestycji, największe oddziaływanie generować będą inwestycje liniowe (budowa/przebudowa dróg). Głównym problemem w realizacji inwestycji drogowych w miastach jest zachowanie standardów jakości środowiska w zakresie hałasu na granicy funkcji chronionej akustycznie.

W ramach celu głównego ocenianego dokumentu, wyznaczone zostały cele szczegółowe, których główne założenia wraz z charakterem oddziaływań opisano poniżej.



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

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

CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

Zadania:

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu

Dobra materialne – poprzez utworzenie przestronnych przejść przesiadkowych, dostosowanie stanowisko typów pojazdów obsługujących centrum przesiadkowe.

Przebudowa dworca autobusowego.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie nie spełniają funkcji centrów przesiadkowych, z zapleczem sanitarnym, parkingami, systemem informacji pasażerskiej, miejscem zakupu biletów itp.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przebudowa zatoczek autobusowych.

Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.

Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.

Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych.

Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja).

Przewiduje się pozytywny wpływ działań na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, poprawę warunków komfortowych podróżowania.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie znajdują się w złym stanie technicznym.

Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, negatywny – poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powietrze/Klimat – pozytywny – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej na rzecz transportu indywidualnego, negatywny – poprzez zwiększenie obszarów z ruchem transportu miejskiego, zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Krajobraz – pozytywny, poprzez utworzenie infrastruktury przystankowej o wysokich walorach estetycznych, negatywny – poprzez ingerencję w miejsca o naturalnym krajobrazie.

Dobra materialne- pozytywny poprzez zwiększenie dostępności do infrastruktury przystankowej, negatywne – poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i powstawanie wibracji, które



Biuro projektu:

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

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

niekorzystnie wpływają na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt.

Powierznię ziemi – poprzez przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych.

Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, poprawę warunków komfortowych podróżowania.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki infrastruktury.

Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego, wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, negatywny – poprzez ruch środków transportu na nowych obszarach oraz zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powietrze/Klimat – pozytywny – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej na rzecz transportu indywidualnego, negatywny – poprzez zwiększenie obszarów z ruchem transportu miejskiego, zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Krajobraz – pozytywny, poprzez utworzenie infrastruktury przystankowej o wysokich walorach estetycznych, negatywny – poprzez ingerencję w miejsca o naturalnym krajobrazie.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Dobra materialne- pozytywny poprzez zwiększenie dostępności do infrastruktury przystankowej, negatywny – poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i powstawanie wibracji, które niekorzystnie wpływają na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, negatywny – poprzez zwiększony ruch środków transportu oraz zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powietrze/Klimat – pozytywny – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej na rzecz transportu indywidualnego, negatywny - poprzez zwiększenie ruchu transportu miejskiego oraz zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Przewiduje się zarówno negatywny wpływ działania na:

Dobra materialne - poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i powstawanie wibracji, które niekorzystnie wpływają na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie komfortu podróżowania komunikacją miejską.

Powietrze/Klimat – poprzez zastąpienie przestarzałych i nie dostosowanych do europejskich norm emisji środków komunikacji na rzecz pojazdów z wysokimi parametrami dotrzymania standardów emisyjnych.

Zasoby naturalne- poprzez zastąpienie przestarzałych środków komunikacji o wysokim zużyciu paliwa na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.



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

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

Dobra materialne – poprzez zastąpienie przestarzałych środków transportu na rzecz nowych, o zwiększonym komforcie podróżowania i obniżonych parametrach akustycznych.

Tworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Modernizacja dworca PKP.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie nie spełniają funkcji centrów przesiadkowych, z zapleczem sanitarnym, parkingami, systemem informacji pasażerskiej, miejscem zakupu biletów itp.

Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, skrócenie czasu podróży, ułatwienie przesiadek *door-to-door*, wdrożenie systemu Park&Ride, poprawa warunków komfortowych podróżowania.

Powietrze/Klimat – poprzez zwiększenie udziału komunikacji publicznej – kolejowej wpływającej na ograniczenie wykorzystywania indywidualnych środków transportu.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę infrastruktury kolejowej.

Modernizacja przystanków kolejowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, poprawę warunków komfortowych podróżowania.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów wizualnych i estetyki obiektów.

Dobra materialne – poprzez odnowę obiektów, które obecnie znajdują się w złym stanie technicznym.

CEL STRATEGICZNY 2 Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

W ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 wykonana została Prognoza natężenia ruchu. Prognoza ruchu została przygotowana dla czterech najczęściej występujących typów pojazdów: samochody osobowe (SO), samochody dostawcze do 3,5 t (SD), samochody ciężarowe bez przyczep (SC), samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami (SCP).

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

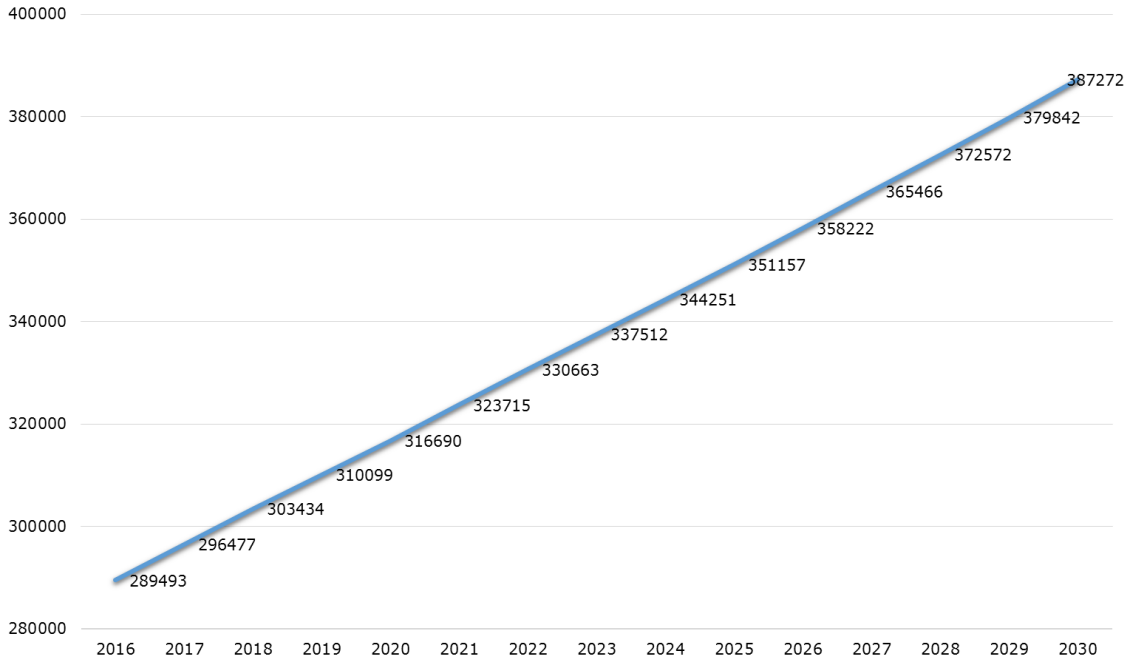
partnerstwo-nyskie2020.pl



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

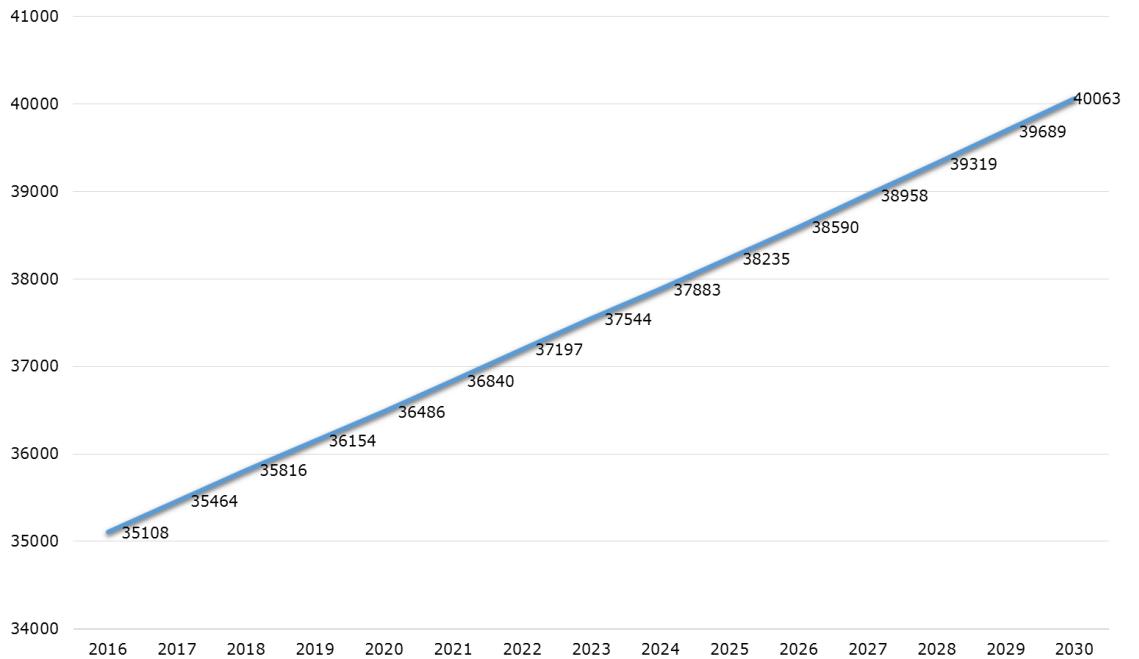
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 19 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

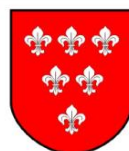
Rysunek 20 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



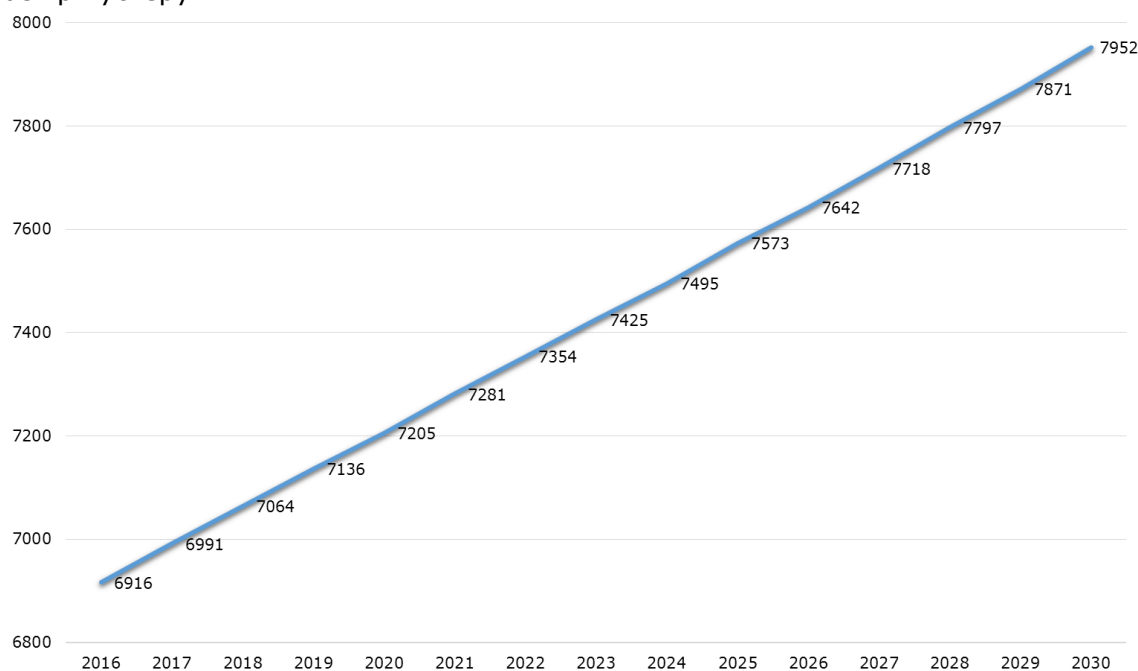


Biuro projektu:

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

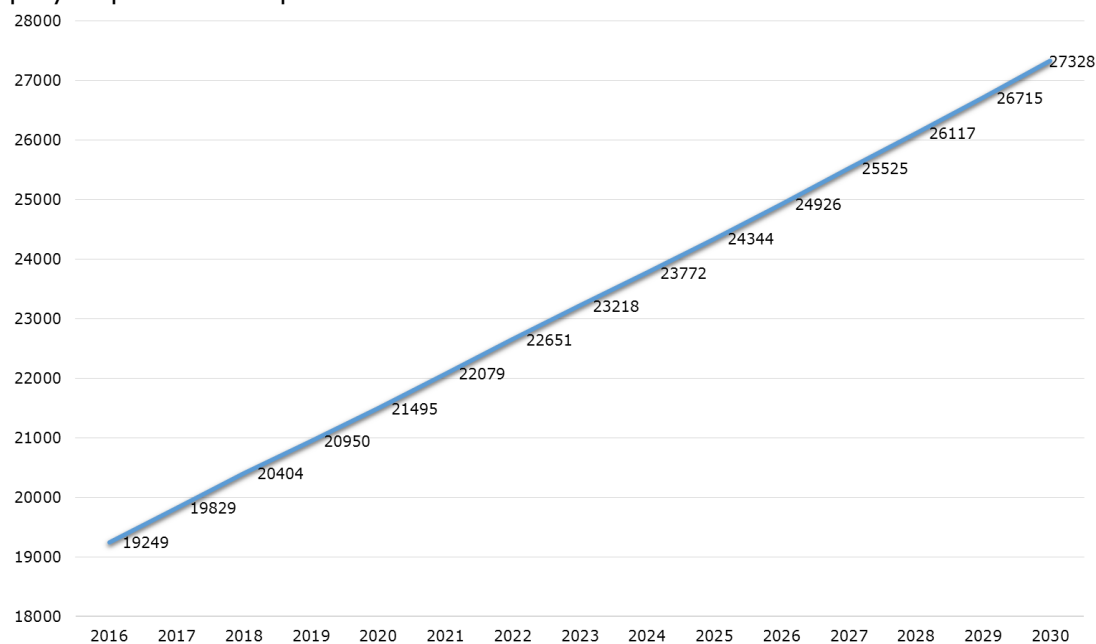
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 21 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

Rysunek 22 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

Zauważalny jest wzrost prognozowanego natężenia ruchu w zakładanym okresie czasowym, dla wszystkich typów pojazdów. Sytuacja ta wymaga dostosowania parametrów technicznych infrastruktury drogowej na obszarze OF PN 2020, do prognozowanych parametrów ruchowych. Zwiększenie natężenia ruchu wpływa bezpośrednio na zwiększenie uciążliwości akustycznej. W celu minimalizowania hałasu generowanego przez ruch komunikacyjny stosuje się zabezpieczenia na poziomie funkcjonalnym (ekrany akustyczne, ciche nawierzchnie) i organizacyjnym (ograniczenia prędkości, wyprowadzanie ruchu tranzytowego i ciężarowego z centrum miasta). Budowa ekranów w centrach miast często jednak budzi dezaprobatę społeczną, pogarsza percepcję przestrzeni miasta i obniża walory krajobrazu miasta. Budowa dróg związana jest również z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Realizacja inwestycji drogowych powoduje wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, które należy odprowadzić do kanalizacji deszczowej lub podczyścić w separatorach ropopochodnych i odprowadzić do gruntu lub wód powierzchniowych.

Zadania:

Remont dróg gminnych.

Remont i przebudowa dróg powiatowych.

Remont dróg wojewódzkich.

Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działań na:

Ludzi – pozytywny, poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach, podniesienie standardów technicznych dróg publicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii, negatywny, poprzez emisję spalin z pojazdów, które wpływają na wzrost poziomu szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń w atmosferze oraz pogorszenie klimatu akustycznego, co jest szczególnie istotne na terenach miast oraz obszarach, przez które przebiegają główne ciągi komunikacyjne, o dużym natężeniu ruchu.

Zwierzęta – pozytywny, poprzez stosowanie przy remoncie bądź przebudowie dróg środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na faunę, negatywny – wzrost natężenia ruchu na przebudowywanych odcinkach dróg powodował będzie efekt bariery, hałas powodowany ruchem pojazdów powodował będzie płoszenie zwierząt bytujących w pobliżu dróg.

Wodę - pozytywny, poprzez stosowanie przy remoncie bądź przebudowie dróg środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody, negatywny – poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z poszerzenia jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powierznię ziemi - pozytywny, poprzez stosowanie przy remoncie bądź przebudowie dróg środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody a tym samym powierznię ziemi, negatywny - poprzez zajęcie dodatkowej powierzchni pod poszerzenie jezdni, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat - pozytywny - poprzez poprawę nawierzchni dróg, poprawę płynności ruchu, negatywny - poprzez zwiększoną emisję zanieczyszczeń, wynikającą ze zwiększonego natężenia ruchu, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Krajobraz - pozytywny, poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej, negatywny - poprzez przesłonięcie walorów krajobrazowych na odcinkach dróg, na których zastosowane zostaną ekrany akustyczne.

Przewiduje się negatywny wpływ działań na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta - poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, podczas poszerzenia jezdni, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areálu siedlisk zwierząt.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Dobra materialne - poprzez odnowę infrastruktury drogowej, poprawę stanu nawierzchni jezdni, co bezpośrednio wpływa na zmniejszenie emisji hałasu i powstawanie wibracji, pozytywnie wpływając na budynki zlokalizowane w bliskiej odległości od infrastruktury drogowej.

Budowa nowych odcinków dróg

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi - pozytywny, poprzez budowę dróg o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort jazdy a tym samym wzrost bezpieczeństwa, rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii, - negatywny, poprzez emisję spalin z pojazdów, które wpływają na wzrost poziomu szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń w atmosferze oraz pogorszenie



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

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

klimatu akustycznego, co jest szczególnie istotne na terenach miast oraz obszarach, przez które przebiegają główne ciągi komunikacyjne, o dużym natężeniu ruchu.

Krajobraz – pozytywny, poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury, negatywny – poprzez wprowadzanie do krajobrazu elementów dotąd nie występujących, przesłonięcie walorów krajobrazowych na odcinkach dróg, na których zastosowane zostaną ekrany akustyczne.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt, tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi, śmiertelność zwierząt przekraczających drogę.

Wodę – poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat – poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po drodze, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Powierzchnię ziemi – poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę drogową, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Budowa obwodnic

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez budowę dróg o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort jazdy a tym samym wzrost bezpieczeństwa, rozwój spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii, wyeliminowanie z obrębu drogi niechronionych uczestników ruchu, skierowanie ruchu poza obszar miejski i odciążenie dróg miejskich z ruchu



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

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

tranzytowego, co pośrednio przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego miejscowości, - negatywny, poprzez emisję spalin z pojazdów, które wpływają na wzrost poziomu szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń w atmosferze oraz pogorszenie klimatu akustycznego, co jest szczególnie istotne na terenach miast oraz obszarach, przez które przebiegają główne ciągi komunikacyjne, o dużym natężeniu ruchu.

Krajobraz - pozytywny, poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury, negatywny - poprzez wprowadzanie do krajobrazu elementów dotąd nie występujących, przesłonięcie walorów krajobrazowych na odcinkach dróg, na których zastosowane zostaną ekrany akustyczne.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta - poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt, tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się zwierząt w poprzek drogi, śmiertelność zwierząt przekraczających drogę.

Wodę - poprzez wzrost ilości ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat - poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po drodze, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, ciepłej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę drogową, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Dobra materialne - poprzez skierowanie ruchu poza obszar miejski i odciążenie dróg miejskich z ruchu tranzytowego, nastąpi zmniejszenie hałasu i wibracji, co pozytywnie wpłynie na dobra materialne.



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

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

Budowa nowych miejsc parkingowych.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Ludzi – pozytywny, poprzez możliwość pozostawienia pojazdu, rozwój systemu Park&Ride, ułatwienie podróżowania publicznymi środkami transportu oraz zwiększenie możliwości korzystania z transportu publicznego, - negatywny, poprzez zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania pojazdów, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja hałasu i zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Krajobraz – pozytywny, poprzez utworzenie infrastruktury parkingowej, stworzenie uporządkowanego systemu parkingowego, negatywny – poprzez ingerencję w miejsca, gdzie dotychczas nie funkcjonowała infrastruktura parkingowa.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

Powietrze/Klimat - poprzez zwiększenie obszarów z ruchem transportu samochodowego, zwiększenie częstotliwości zatrzymywania i ponownego ruszania środków transportu, w trakcie których generowana jest zwiększona emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

Powierznię ziemi – poprzez przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych.

Przebudowa/budowa skrzyżowań.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Powierznię ziemi - pozytywny, poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody a tym samym powierzchnię ziemi, negatywny – poprzez zajęcie dodatkowej powierzchni pod poszerzenie jezdni, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach, podniesienie standardów technicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, poprawę płynności ruchu.

Wodę - poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Powietrze/Klimat – poprzez poprawę nawierzchni na skrzyżowaniach, poprawę płynności ruchu.

Krajobraz –poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej.

Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniach.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa.

Budowa rond.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Powierznię ziemi - pozytywny, poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody a tym samym powierzchnię ziemi, negatywny – poprzez zajęcie dodatkowej powierzchni pod poszerzenie jezdni, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, podczas poszerzenia jezdni na skrzyżowaniach, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach, podniesienie standardów technicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, poprawę płynności ruchu.

Wodę - poprzez stosowanie przy przebudowie skrzyżowań środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody.

Powietrze/Klimat –poprzez poprawę nawierzchni na skrzyżowaniach, poprawę płynności ruchu.

Krajobraz –poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej.



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

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

Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, podniesienie standardów technicznych, a co za tym idzie ich parametrów użytkowych, poprawę płynności ruchu.

Powietrze – poprzez poprawę płynności ruchu.

Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Wodę – poprzez ujęcie wód opadowych i roztopowych i ich odprowadzenie do środowiska z zachowaniem standardu jakości odprowadzanych ścieków.

Powierzchnię ziemi - poprzez stosowanie przy budowie systemu odwadniającego drogi środków minimalizujących wpływ infrastruktury liniowej na wody a tym samym powierzchnię ziemi.

Utwardzenie dróg gruntowych.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Powietrze/Klimat – pozytywny poprzez poprawę nawierzchni, ograniczenie pylenia z powierzchni dróg nieutwardzonych, negatywne – poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po drodze, podwyższenie temperatury przy powierzchni jezdni (ciemny asfalt mocniej i szybciej się nagrzewa niż ziemia i roślinność naturalna), zmniejszenie wilgotności przy powierzchni jezdni (woda łatwiej i szybciej paruje z gładkiej, cieplej powierzchni i nie jest zatrzymywana przez roślinność).

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Rośliny – poprzez zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.

Powierzchnię ziemi - poprzez przekształcenie powierzchni dotąd nieutwardzonej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie komfortu poruszania się po drodze.

Krajobraz – poprzez poprawę walorów estetycznych infrastruktury drogowej.



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

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

Budowa dróg transportu rolnego.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt.

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę dróg transportu rolnego, przekształcenie powierzchni.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez budowę sieci dróg o odpowiednich parametrach technicznych, umożliwiającą transport produktów rolnych.

Budowa przeprawy mostowej.

Przewiduje się zarówno pozytywny jak i negatywny wpływ działania na:

Krajobraz – pozytywny, poprzez budowę nowoczesnej infrastruktury, negatywny – poprzez wprowadzanie do krajobrazu elementów dotąd nie występujących.

Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Różnorodność biologiczną, rośliny, zwierzęta – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych, zmniejszanie areału siedlisk zwierząt, tworzenie barier ekologicznych uniemożliwiających lub utrudniających przemieszczanie się wzdłuż cieku wodnego.

Wodę – poprzez wprowadzenie elementów infrastruktury mostowej, powstawanie ścieków opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni, a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zrzutem substancji niebezpiecznych na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę mostową, przekształcenie powierzchni, utwardzenie terenów zielonych a także zanieczyszczenia związane z ruchem pojazdów i utrzymaniem nawierzchni dróg oraz zanieczyszczenia okresowe, związane z losowym zanieczyszczeniem powierzchni ziemi substancjami niebezpiecznymi na skutek awarii i wypadków drogowych.

Powietrze/Klimat - poprzez emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych pojazdów poruszających się po moście.



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

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

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez budowę połączenia drogowego przez ciek wodny, prowadzący do rozwoju spójnej sieci dróg publicznych w skali lokalnej i regionalnej, w szczególności poprzez poprawę połączeń dróg lokalnych z drogami wyższej kategorii.

Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.

Poprawa bezpieczeństwa pieszych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa oraz wzrost komfortu poruszania się pieszo.

Oznakowanie skrajni jezdni.

Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa.

Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działań na:

Ludzi – poprzez zwiększenie bezpieczeństwa oraz wzrost komfortu poruszania się pieszo.

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo – rowerowej na terenie OF PN

Zadania:

Budowa ścieżek rowerowych.

Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.

Budowa ciągów pieszo-rowerowych.

Wykonanie oraz budowa chodników.

Przewiduje się negatywny wpływ działań na:

Różnorodność biologiczną, rośliny – poprzez ingerencję w tereny dotąd nieprzekształcone, zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnych.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Powierzchnię ziemi - poprzez zajęcie powierzchni pod infrastrukturę ścieżek rowerowych, ciągów pieszo - rowerowych, przekształcenie powierzchni ziemi.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi - poprzez budowę ścieżek rowerowych i ciągów pieszo - rowerowych o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort poruszania się, a tym samym wzrost bezpieczeństwa.

Powietrze/Klimat - poprzez poruszanie się pieszo, bądź za pomocą roweru, nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Renowacja ścieżek rowerowych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi - poprzez budowę ścieżek rowerowych o odpowiednich parametrach technicznych, zapewniających większy komfort jazdy a tym samym wzrost bezpieczeństwa.

Powietrze/Klimat - poprzez wykorzystywanie środków transportu nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Montaż stojaków rowerowych

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi - poprzez umożliwienie zaparkowania roweru w bezpiecznym miejscu.

Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.

Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi - poprzez propagowanie korzystania z rowerowego systemu transportu.

Powietrze/Klimat - poprzez wykorzystywanie środków transportu rowerowego, nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.

Przewiduje się pozytywny wpływ działania na:

Ludzi - poprzez propagowanie korzystania z rowerowego systemu transportu.



Powietrze/Klimat - poprzez wykorzystywanie środków transportu rowerowego, nie powodujących emisji zanieczyszczeń do środowiska.

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

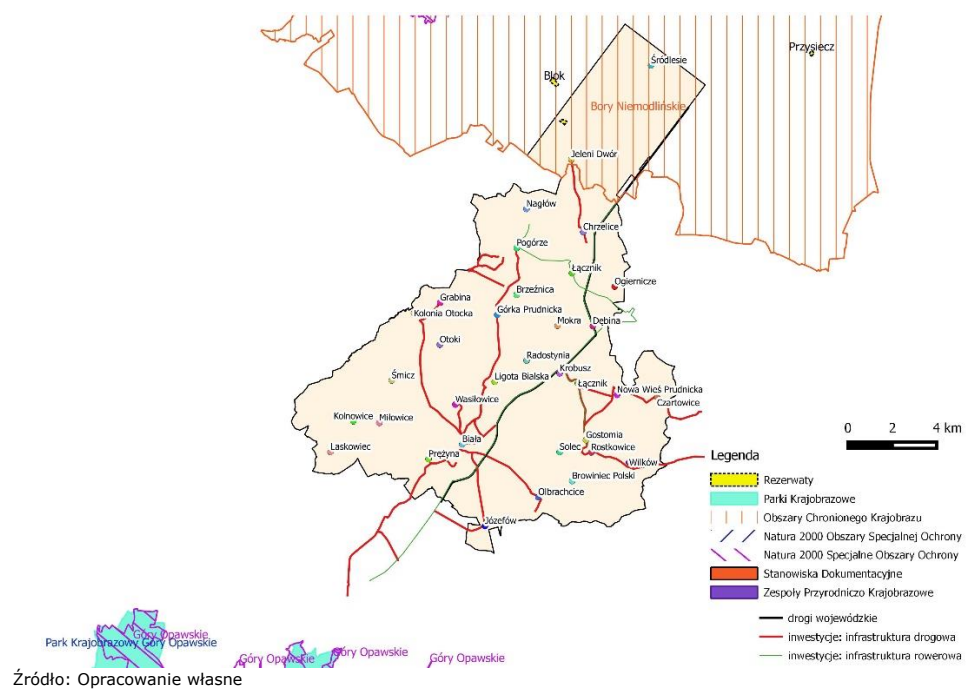
Przewiduje się negatywny wpływ działania na:

Zasoby naturalne – poprzez wykorzystywanie energii elektrycznej do napędu rowerów elektrycznych.

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

Na poniższych rysunkach przedstawiono lokalizację planowanych inwestycji infrastruktury drogowej i rowerowej na tle obszarowych form ochrony przyrody.

Rysunek 23 Planowane inwestycje w gminie Biała

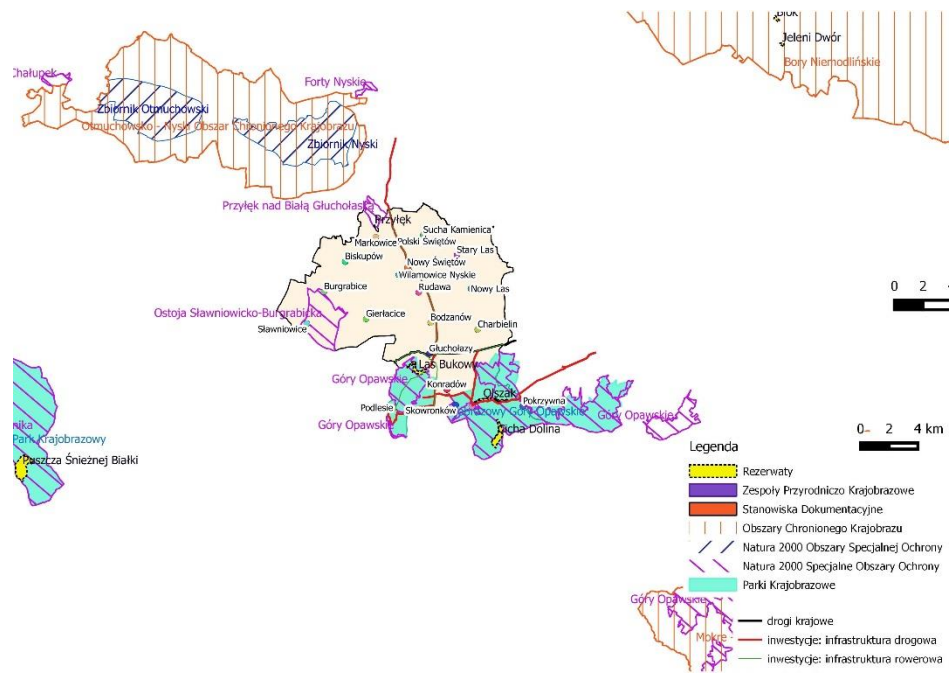




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

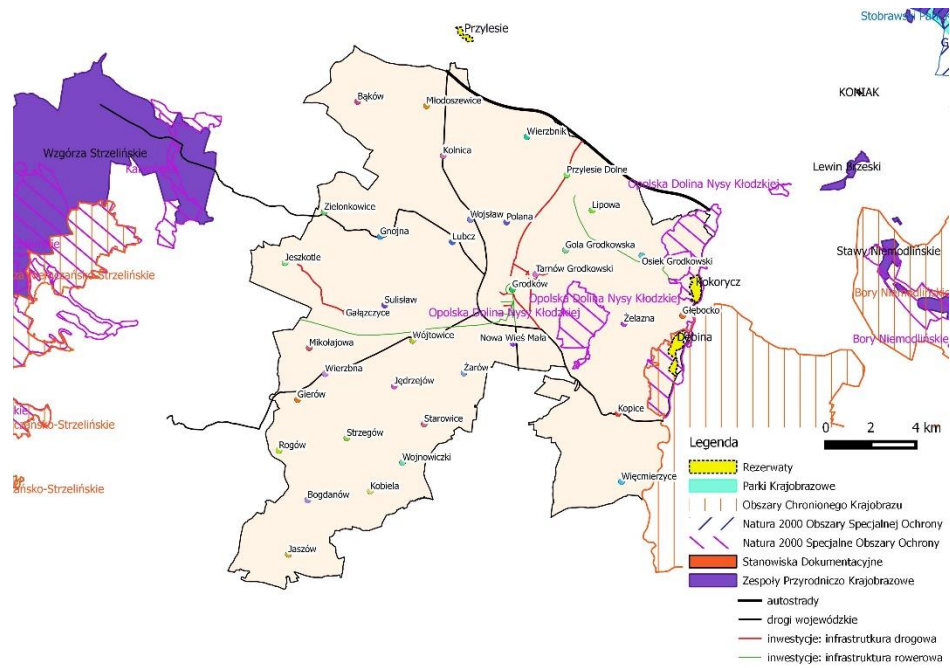
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 26 Planowane inwestycje w gminie Głucholązy



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 27 Planowane inwestycje w gminie Grodków



Źródło: Opracowanie własne



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

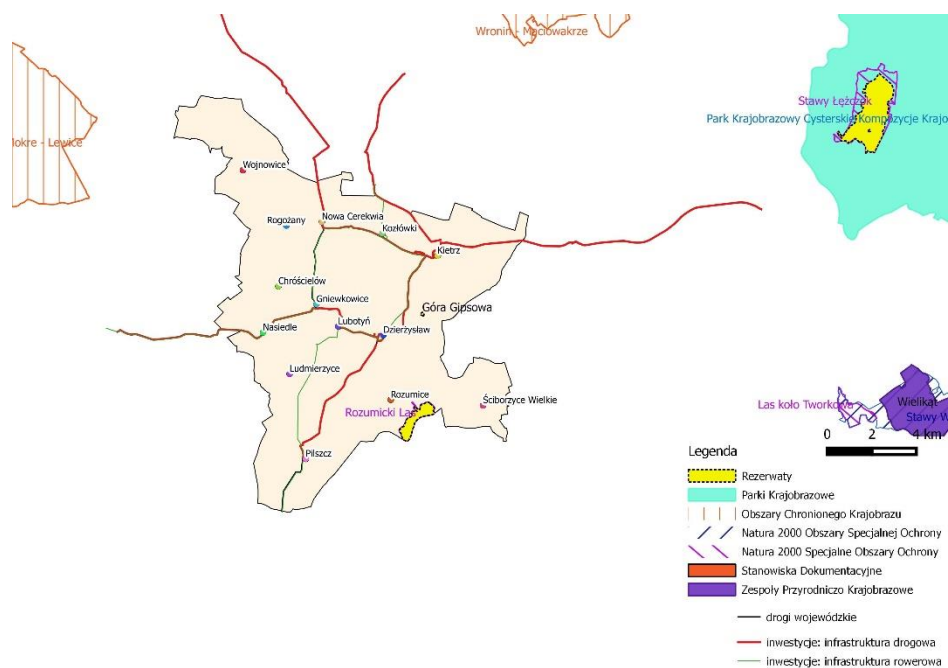




Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

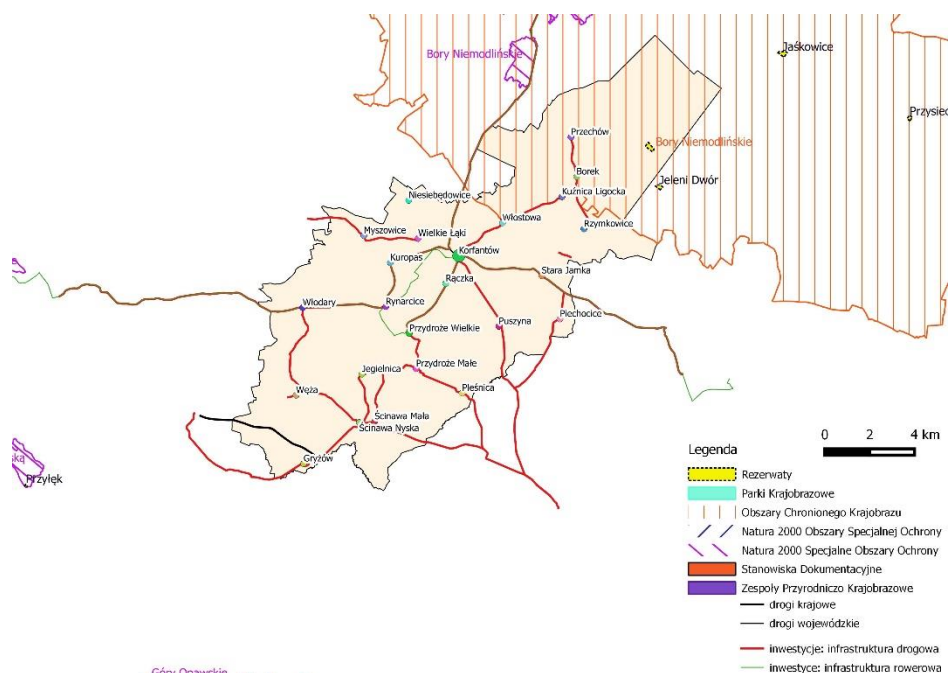
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 28 Planowane inwestycje w gminie Kietrz



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 29 Planowane inwestycje w gminie Korfantów



Źródło: Opracowanie własne

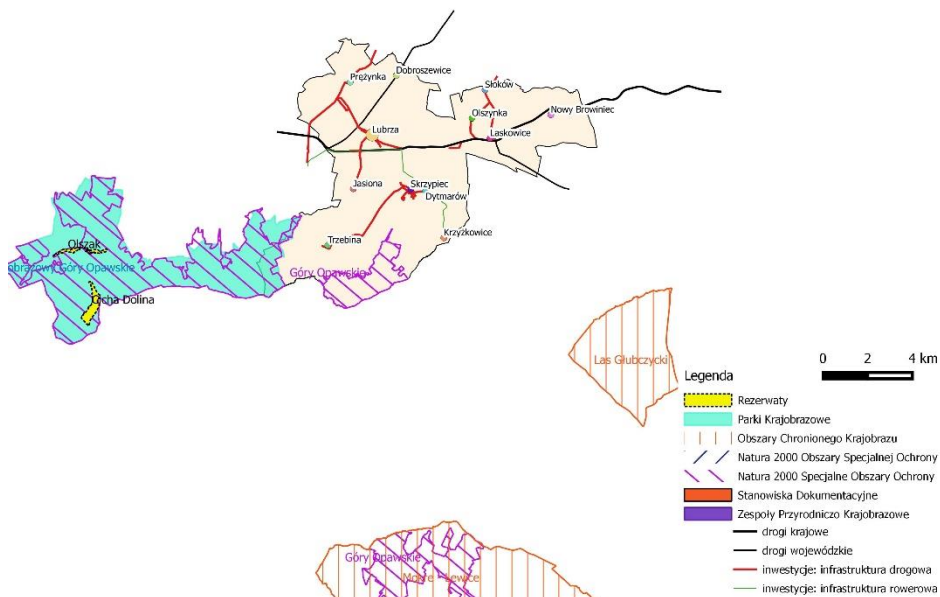


Rysunek 30 Planowane inwestycje w gminie Lubrza

Biuro projektu:

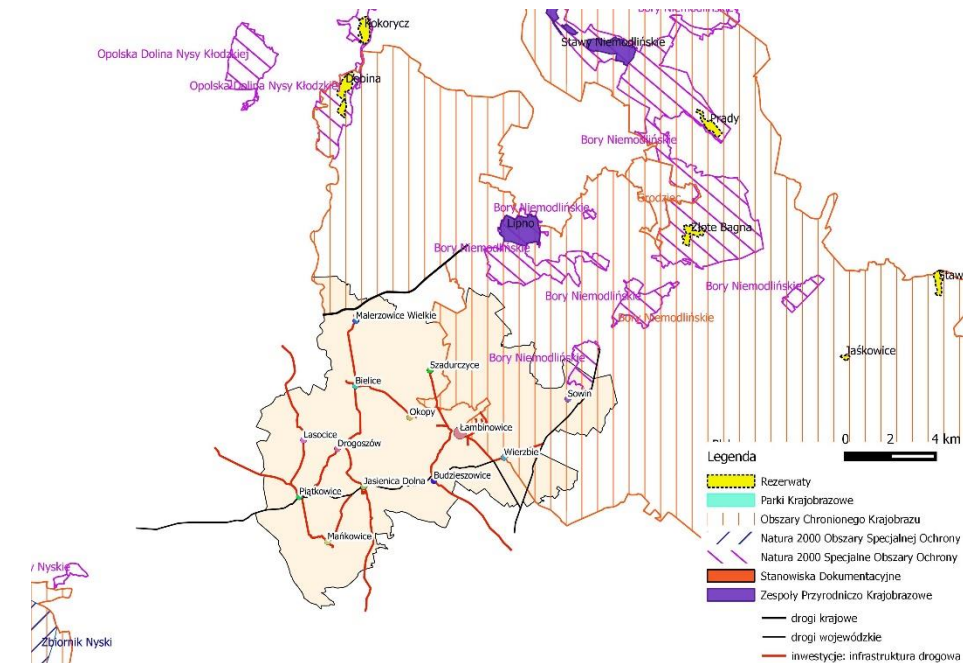
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



Źródło: Opracowanie własne

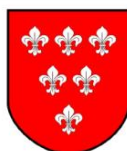
Rysunek 31 Planowane inwestycje w gminie Łambinowice



Źródło: Opracowanie własne

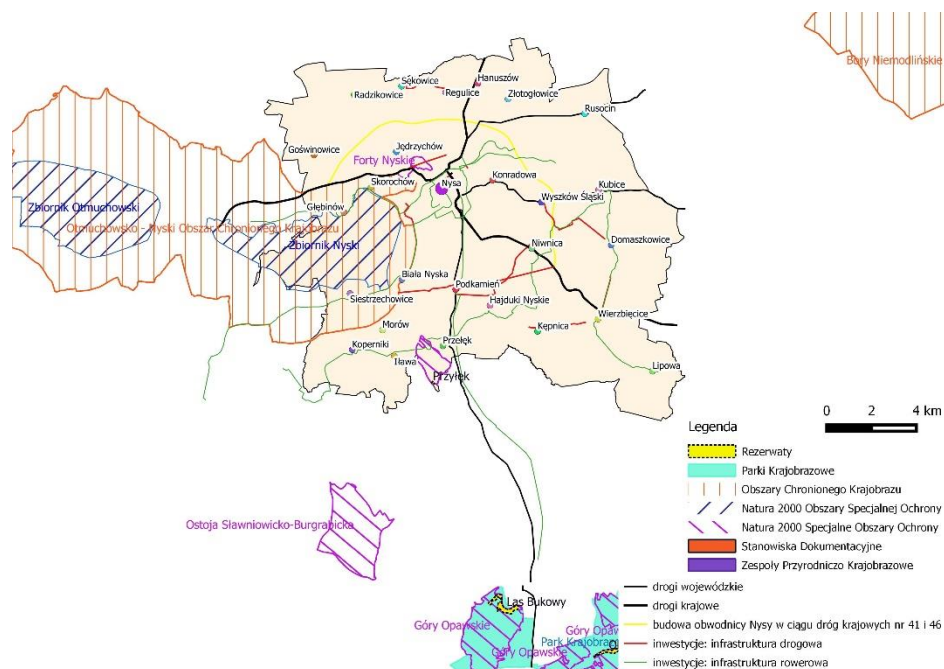


MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Rysunek 32 Planowane inwestycje w gminie Nysa

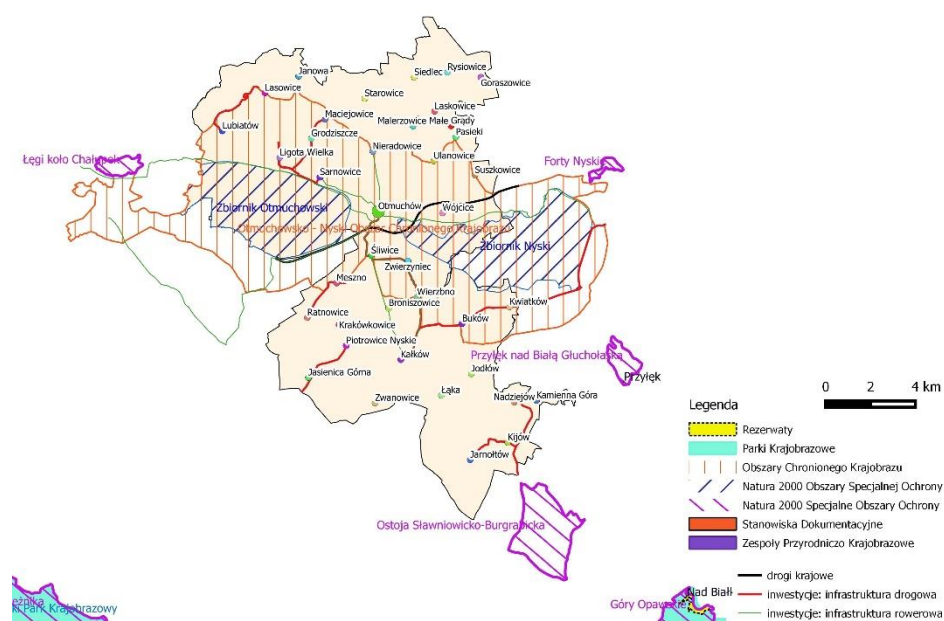


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 33 Planowane inwestycje w gminie Otmuchów



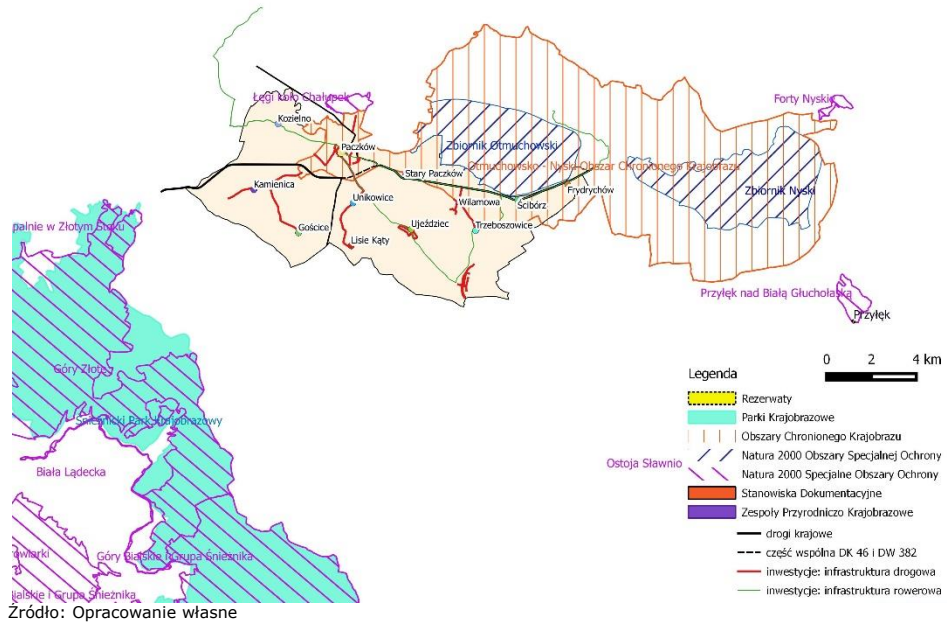
Źródło: Opracowanie własne



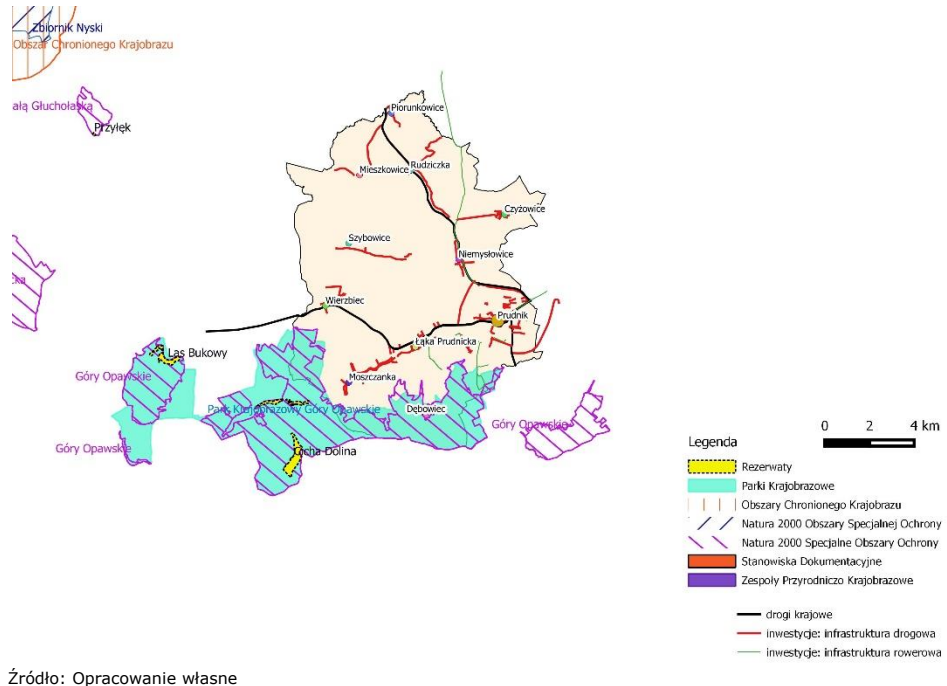
Rysunek 34 Planowane inwestycje w gminie Paczków

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

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

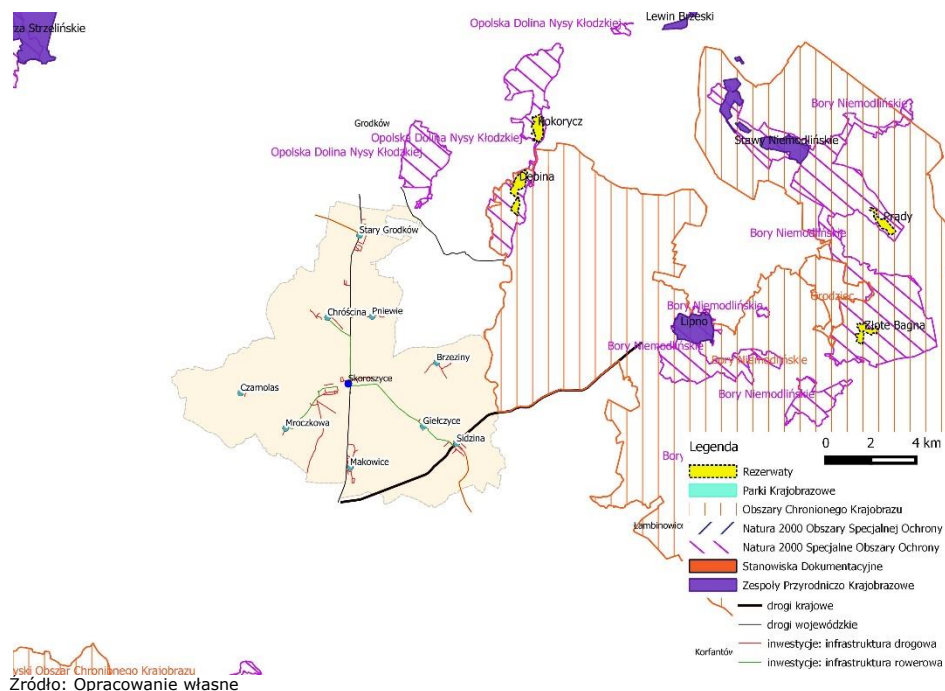


Rysunek 35 Planowane inwestycje w gminie Prudnik





Rysunek 36 Planowane inwestycje w gminie Skoroszycy



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Planowane działania w większości znajdują się poza obszarowymi formami ochrony. Niewielki fragment inwestycji w infrastrukturę:

- drogą wkracza w gminie Głębczyce na teren OCHK Las Głębczycki, OCHK Mokre Lewice,
- drogą wkracza w gminie Głuchołazy na teren Obszaru Natura 2000 Góry Opawskie, Park Krajobrazowy Góry Opawskie. W bliskim sąsiedztwie znajduje się również Rezerwat Las Bukowy,
- drogą wkracza w gminie Korfantów na teren OCHK Bory Niemodlińskie,
- drogą wkracza w gminie Łambinowice na teren OCHK Bory Niemodlińskie,
- drogą i rowerową wkracza w gminie Nysa na teren Otmuchowsko – Nyskiego OCHK, w bliskim sąsiedztwie znajduje się Obszar Natura 2000 Zbiornik Nyski,
- drogą wkracza w gminie Nysa na teren Obszaru Natura 2000 Forty Nyskie,
- drogą i rowerową w gminie Otmuchów na teren Otmuchowsko – Nyskiego OCHK, w bliskim sąsiedztwie znajduje się Obszar Natura 2000 Zbiornik Nyski i Zbiornik Otmuchowski,



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

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

- drogową i rowerową w gminie Paczków na teren Otmuchowsko – Nyskiego OCHK,
- rowerową w gminie Paczków znajduje się w bliskim sąsiedztwie Obszaru Natura 2000 Zbiornik Otmuchowski.

Przy zastosowaniu środków minimalizujących nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu planowanych zadań na formy ochrony przyrody.

Podsumowując, należy założyć, że zadania opisane w niniejszym rozdziale zostaną zrealizowane w dłuższym horyzoncie czasowym a ruch na terenie OF PN 2020 będzie płynny, więcej osób będzie korzystać z transportu zbiorowego i rowerowego, a co za tym idzie zadania te korzystnie wpłyną na stan środowiska naturalnego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

8 Rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji projektowanego dokumentu, w szczególności na cele i przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru

8.1 Obszary Natura 2000: Góry Opawskie (PLH160007), Forty Nyskie (PLH160001), Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej (PLH160014), Ostoja Sławniowicko-Burgrabicka (PLH160004), Łęgi koło Chałupek (PLH020104), Zbiornik Otmuchowski (PLB160003), Zbiornik Nyski (PLB 160002)

Poniżej przedstawiono zagrożenia dla obszarów Natura 2000 wg standardowego formularza danych w oparciu o listę referencyjną zagrożeń, presji i działań Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska, Europejskiej Agencji Środowiska (EEA). W analizie zagrożeń wzięto pod uwagę obszary Natura 2000 na których planuje się część inwestycji (tj. Góry Opawskie (PLH160007) i Forty Nyskie (PLH160001) oraz położonych w bliskim sąsiedztwie inwestycji (tj. pozostałe).

Tabela 18 Zagrożenia dla obszarów Natura 2000

| Poziom | Zagrożenia | | Zewnętrzne /wewnętrzne |
|---------------------------------------|------------|---|---|
| H = wysoki M = średni L = niski | kod | opis | i = wewnętrzne o = zewnętrzne b = jednoczesne |
| 1. Góry Opawskie (PLH160007) | | | |
| H | B02.04 | usuwanie martwych i umierających drzew | i |
| M | D01.02 | drogi, autostrady | i |
| M | B01 | zalesianie terenów otwartych | i |
| M | I01 | obce gatunki inwazyjne | i |
| M | J02.10 | gospodarka roślinnością wodną i przybrzeżną na potrzeby odwodnienia | i |



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

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

| Poziom | Zagrożenia | | Zewnętrzne /wewnętrzne |
|---|------------|--|--|
| H = wysoki M = Średni L = niski | kod | opis | i = wewnętrzne o = zewnętrzne b = jednocześnie |
| M | J02.01 | zasypywanie terenu, melioracje i osuszanie - ogólnie | i |
| H | B02.02 | wycinka lasu | i |
| H | A10 | restrukturyzacja gospodarstw rolnych | i |
| M | J02.03 | regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych | i |
| H | E06 | inne rodzaje aktywności człowieka związane z urbanizacją, przemysłem etc. | i |
| M | G01.04 | turystyka góraska, wspinaczka, speleologia | i |
| M | K04 | międzygatunkowe interakcje wśród roślin | i |
| M | E01.03 | zabudowa rozproszona | i |
| M | G05.04 | wandalizm | i |
| M | A02 | zmiana sposobu uprawy | i |
| M | C01.01.01 | kamieniołomy piasku i żwiru | i |
| M | J02.05 | modyfikowanie funkcjonowania wód - ogólnie | b |
| M | E01.03 | zabudowa rozproszona | i |
| 2. Forty Nyskie (PLH160001) | | | |
| H | E03.01 | pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych / obiektów rekreacyjnych | o |
| M | F03.02.03 | chwywanie, trucie, kłusownictwo | i |
| M | E01 | tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe | b |
| M | D01.02 | drogi, autostrady | o |
| H | D01.01 | ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe | i |
| H | D05 | usprawniony dostęp do obszaru | i |
| H | I01 | obce gatunki inwazyjne | i |
| M | B02.04 | usuwanie martwych i umierających drzew | i |
| M | G01 | sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze | i |
| M | G02 | infrastruktura sportowa i rekreacyjna | i |
| 2. Opolska Dolina Nysy Kłodzkiej (PLH160014) | | | |
| H | B02.02 | wycinka lasu | i |
| H | B02.04 | usuwanie martwych i umierających drzew | i |
| H | I01 | obce gatunki inwazyjne | b |
| H | I02 | problematiczne gatunki rodzime | i |
| H | J02.04.02 | brak zalewania | b |
| M | J02.07.02 | pobór wód podziemnych na potrzeby publicznego zaopatrywania w wodę | b |
| 3. Ostoja Sławniowicko-Burgrabicka (PLH160004) | | | |
| L | G05.04 | wandalizm | i |
| M | A07 | stosowanie biocydów, hormonów i substancji chemicznych | b |



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

| Poziom | Zagrożenia | | Zewnętrzne /wewnętrzne |
|---------------------------------------|------------|---|--|
| H = wysoki M = średni L = niski | kod | opis | i = wewnętrzne o = zewnętrzne b = jednocześnie |
| M | B02.01 | odnawianie lasu po wycince (nasadzenia) | i |
| M | B02.04 | usuwanie martwych i umierających drzew | i |
| M | B03 | eksploatacja lasu bez odnawiania czy naturalnego odrastania | i |
| M | H06.02 | zanieczyszczenie świetlne | i |
| M | J03.01 | zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska | i |
| M | J03.02 | antropogeniczne zmniejszenie spójności siedlisk | i |
| 4. Łęgi koło Chałupek (PLH020104) | | | |
| M | B | leśnictwo | i |
| M | X | brak zagrożeń i nacisków | b |
| 5. Zbiornik Otmuchowski (PLB160003) | | | |
| H | B02.04 | usuwanie martwych i umierających drzew | i |
| H | B02.06 | przerzedzenie warstwy drzew | i |
| H | G05 | inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka | i |
| H | J02.04 | zalewanie - modyfikacje | i |
| M | K02.01 | zmiana składu gatunkowego (sukcesja) | i |
| L | E01 | tereny zurbanizowane, tereny zamieszkałe | o |
| L | K03.04 | drapieżnictwo | i |
| 6. Zbiornik Nyski (PLB160002) | | | |
| H | G05 | inna ingerencja i zakłócenia powodowane przez działalność człowieka | i |
| H | J02.04 | zalewanie - modyfikacje | i |
| H | K02.01 | zmiana składu gatunkowego (sukcesja) | i |
| H | K03.04 | drapieżnictwo | i |

Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym.

Przy inwestycjach w infrastrukturę liniową, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących. Do działań minimalizujących możliwych do zastosowania praktykuje się budowę przejść umożliwiających migrację zwierząt adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich ku przejściom służą



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

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

grodzenia (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów) oraz instalacja akustycznych i odblaskowych urządzeń do płoszenia zwierząt. Dla zabezpieczenia płazów, gadów i małych ssaków przed wchodzeniem na jezdnie, na odcinkach gdzie ustawiono ekrany akustyczne, ważne jest szczelne posadowienie tych elementów, bez szczelin przy gruncie.

Efekt barierowy i liczba wypadków z udziałem zwierząt zależna jest od natężenia ruchu i prędkości jazdy. Ograniczenie prędkości jazdy jest jednym ze sposobów ochrony szlaków migracji. Zapewnienie ochrony zwierząt podczas realizacji inwestycji drogowej związane jest także z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków. Dlatego tak istotne jest rozpoznanie chronionych gatunków flory, fauny i siedlisk przyrodniczych występujących w pasie i w okolicy planowanej inwestycji, wykonywane na etapie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć.

Planowana lokalizacja inwestycji liniowych, w większości poza obszarami chronionymi, bądź wkraczanie w obszary chronione na niewielkim fragmencie pozwala stwierdzić, że inwestycje te nie będą znacząco negatywnie wpływać na obszary chronione.

Charakter rozwiązań mających na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w przypadku dokumentów o ogólnym charakterze, koncentrować się powinny na łagodzeniu oddziaływań w ujęciu ogólnym. W związku z tym sformułowano generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji zadań, do których należą:

- na etapie realizacji prac i użytkowania należy stosować najlepsze dostępne technologie;
- należy w sposób odpowiedni zabezpieczać ewentualne place budowy;
- należy stosować środki zapobiegające zwiększonej emisji hałasu np. poprzez stosowanie rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych;
- należy ograniczyć do niezbędnego minimum prace prowadzone w sąsiedztwie obszarów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody, lasów, cieków i zbiorników wodnych,
- należy ograniczać liczbę drzew podlegającą wycince, a w przypadku konieczności usunięcia wykonywać nasadzenie kompensujące;
- w miarę możliwości stosować podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych w separatorach substancji ropopochodnych;
- należy dążyć do umożliwienia infiltracji wód opadowych do gruntu;



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

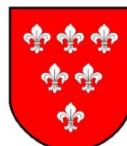
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- należy stosować materiały energooszczędne;
- należy w racjonalny sposób korzystać z zasobów wodnych;
- należy ograniczać zmiany stosunków wodnych;
- należy minimalizować ilość wytwarzanych odpadów i ilości odpadów poddawanych unieszkodliwianiu poprzez składowanie.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

9 Rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy

Projekt Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest uporządkowanym zbiorem działań zmierzających do zrównoważonego i trwałego rozwoju transportu, opracowanym pod kątem osiągnięcia zakładanych celów. Jest wyrazem chęci kreowania wspólnej i zintegrowanej polityki transportowej przez władarzy poszczególnych gmin. Posiada jednak charakter dość ogólnych wytycznych, bez szczegółowych informacji dotyczących rozwiązań technicznych przedsięwzięć uwzględnionych w Strategii, które w dużej mierze mają wpływ na ich oddziaływanie na środowisko. Ponadto lokalizacja części z powyższych inwestycji ze względu na charakter analizowanego dokumentu ma charakter poglądowy i może ulec zmianie. Zmianę podejścia mogą również spowodować zmieniające się uwarunkowania finansowe i postęp techniczny. Z powyższych względów w praktyce trudno o przedstawienie alternatywnych rozwiązań. Pojawiać się one będą sukcesywnie, w miarę zmieniających się uwarunkowań finansowych, koncepcyjnych i prawnych. Jeśli do tego dodać konieczny etap procedur oceny oddziaływania na środowisko, można być przekonanym, że zostaną przedstawione wszystkie istotne okoliczności pozwalające na wybór optymalnych rozwiązań łączących aspekty rozwojowe, ekologiczne i dotyczące jakości życia mieszkańców.

10 Informacje o możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko



Biuro projektu:

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

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

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

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

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

Na poniższym rysunku przedstawiono mapę poglądową inwestycji w rejonie przygranicznym.

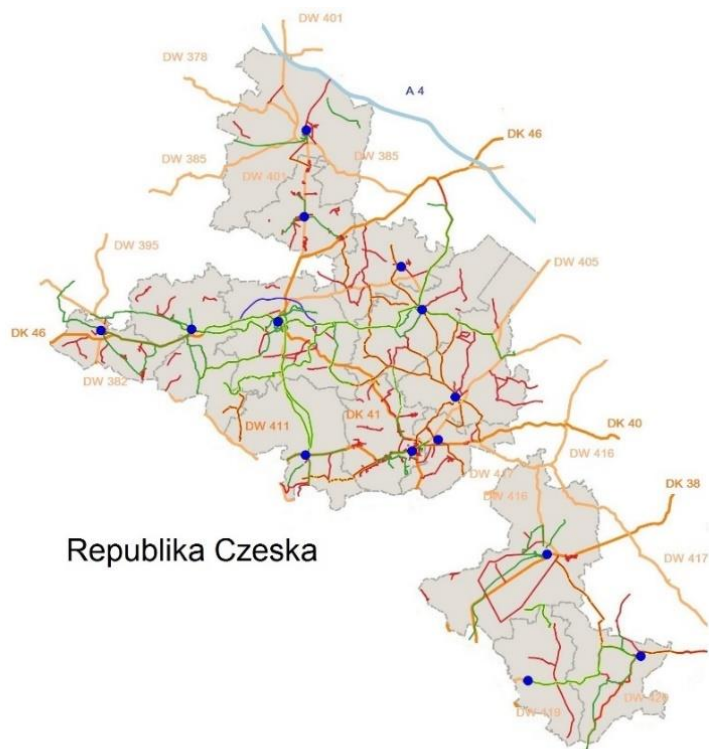


Rysunek 37 Rysunek z mapą poglądową inwestycji w rejonie przygranicznym.

Biuro projektu:

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

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



Republika Czeska

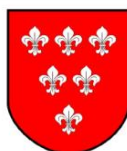
- autostrady
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- inwestycje: infrastruktura drogowa
- inwestycje: infrastruktura rowerowa
- budowana obwodnica Nysy
- inwestycje: infrastruktura drogowa na terenie więcej niż jednej gminy
- inwestycje: infrastruktura rowerowa na terenie więcej niż jednej gminy

Źródło: Opracowanie własne

Część zadań infrastruktury drogowej, polegających na remoncie/przebudowie dróg na terenie gmin Paczków, Otmuchów, Głuchołazy, Prudnik, Lubrza, Głubczyce, Branice i Kietrz realizowane będzie w sąsiedztwie granicy z Republiką Czeską, w odległości do 2 km. Oddziaływania w trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięć zawierać się będą w granicy pasa drogowego. W związku z tym nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania na środowisko ustaleń Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 w krajach sąsiednich.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

11 Propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Przy zdefiniowanych celach, których realizacja może mieć wpływ na środowisko ustalono adekwatny system wskaźników skutków środowiskowych ich realizacji.

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu zapewni system monitoringu. W poniższej tabeli przedstawiono w odniesieniu do celów strategicznych, listę wskaźników, służących monitorowaniu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*.

Tabela 19 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*

| Cel strategiczny | Cel szczegółowy | Wskaźnik skutków środowiskowych |
|---|---|---|
| CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN | CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego. | Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin: <ul style="list-style-type: none">• EURO 1• EURO 2• EURO 3• EURO 4• EURO 5• EURO 6 (jednostka - wartość procentowa [%]) |
| | CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym. | Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu (jednostka - [szt.]) |
| | CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) | - |



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

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

| Cel strategiczny | Cel szczegółowy | Wskaźnik skutków środowiskowych |
|---|---|--|
| <p align="center">CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN</p> | <p>oraz B&R (bike and ride).</p> | <p>Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową (jednostka – [ha]) (GUS)</p> <p>Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej (jednostka – [rodzaj przejścia wraz z podaniem ilości [szt.]] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)</p> <p>Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej - liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę (jednostka – [szt.]) oraz liczba drzew wskazanych do nasadzenia przy realizacji przedsięwzięć (jednostka – [szt.]) (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego)</p> <p>Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (jednostka – [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)</p> <p>Liczba osobników/powierzchnia siedlisk ulegająca zniszczeniu w wyniku realizacji przedsięwzięć infrastruktury drogowej, dla których uzyskano Zezwolenie na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków zwierząt, roślin lub grzybów objętych ochroną gatunkową (jednostka – powierzchnia siedlisk [ha] - ilość osobników poszczególnych gatunków [szt.]) (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)</p> |
| | <p>CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.</p> | <p>Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (jednostka [szt.]) (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)</p> |
| | <p>CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.</p> <p>CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.</p> | <p align="center">-</p> |





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

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

| Cel strategiczny | Cel szczegółowy | Wskaźnik skutków środowiskowych |
|---|---|--|
| CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN | CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych. | - |
| | CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych. | Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (jednostka [szt.]) (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidzji (SEWiK). |

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące wskaźników, wyszczególnionych w tabeli powyżej od organów wskazanych przy określonych wskaźnikach oraz pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje corocznej oceny aktualnej wielkości wskaźników i ich porównania z danymi z poprzedniego okresu monitoringowego. Etap gromadzenie, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.

- **Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz wskaźników monitorowania skutków środowiskowych jej wdrożenia oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia pod obrady sesji poszczególnych jednostek tworzących OFPN 2020. Zakłada się, że Biuro Projektu w Nysie corocznie wyznaczać będzie termin, w którym wszyscy Partnerzy będą zobowiązani do zatwierdzenia sprawozdania w toku obrad organów stanowiących OFPN 2020.



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

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

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko- jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii i wskaźników monitoringu skutków środowiskowych.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko po zakończeniu obecnego okresu programowania w 2020 r. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw wraz ze wskaźnikami skutków środowiskowych.



Spis tabel

| | |
|---|-----|
| Tabela 1 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości | 24 |
| Tabela 2 Cele ochrony środowiska | 71 |
| Tabela 3 Struktura użytkowania terenu w gminach należących do OF PN 2020 (ha)..... | 77 |
| Tabela 4 Ocena stanu jakości wód powierzchniowych za 2014 r..... | 84 |
| Tabela 5 Zestawienie jednolitych części wód według zlewni trzeciego rzędu kontrolowanych w województwie opolskim w okresie 2011–2014 wraz z ich oceną | 85 |
| Tabela 6 Zestawienie ocen stanu chemicznego jednolitych części wód podziemnych na terenie województwa opolskiego w latach 2010–2013 | 90 |
| Tabela 7 Wyniki pomiarów stężeń zanieczyszczeń w 2014 roku | 92 |
| Tabela 8 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony zdrowia ludzi) | 93 |
| Tabela 9 Wyniki oceny jakości powietrza przeprowadzonej za rok 2014 w strefach województwa opolskiego dla kryterium ochrony roślin..... | 94 |
| Tabela 10 Wyniki pomiarów równoważnych poziomów dźwięku w porze dziennej LAeq D i nocnej LAeq N..... | 100 |
| Tabela 11 Obszary koncentracji geostoi geologicznych i geomorfologicznych oraz łączonych | 109 |
| Tabela 12 Typologia i główne obszary występowania krajobrazów naturalnych województwa opolskiego. | 118 |
| Tabela 13 Ostoje faunistyczne na terenie OF PN 2020 | 127 |
| Tabela 14 Zestawienie obszarowych form ochrony przyrody na terenie OF PN 2020 | 129 |
| Tabela 15 Zestawienie pomników przyrody na terenie OF PN 2020 | 138 |
| Tabela 16 Wpływ na zmiany klimatu wynikający z realizacji przedsięwzięcia | 155 |
| Tabela 17 Macierz oddziaływań skutków ustaleń projektu <i>Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r.</i> na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego | 160 |
| Tabela 18 Zagrożenia dla obszarów Natura 2000..... | 221 |
| Tabela 19 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia <i>Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020</i> | 229 |

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Spis rysunków

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

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

| | |
|---|-----|
| Rysunek 1 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski | 23 |
| Rysunek 2 Członkowie Partnerstwa Nyskiego..... | 23 |
| Rysunek 3 Gęstość zaludnienia | 24 |
| Rysunek 4 Liczba ludności..... | 24 |
| Rysunek 5 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020 | 30 |
| Rysunek 6 Piramida zgodności Strategii z dokumentami strategicznymi na różnych poziomach administracyjnych..... | 51 |
| Rysunek 7 Struktura użytkowania gruntów na obszarze OF PN 2020 | 76 |
| Rysunek 8 Mapa przekroji pomiarowo – kontrolnych monitoringu wód powierzchniowych w 2014 r. | 83 |
| Rysunek 9 Mapa sieci pomiarowej z wynikami klasyfikacji wód podziemnych w punktach monitoringu operacyjnego w województwie opolskim w 2014 r..... | 89 |
| Rysunek 10 Mapa z lokalizacją stacji pomiarowych monitoringu jakości powietrza w województwie opolskim w 2014 r. | 91 |
| Rysunek 11 Mapa podziału fizyczno – geograficznego na tle głównych typów rzeźby..... | 104 |
| Rysunek 12 Geoostoje..... | 111 |
| Rysunek 13 Mapa z regionami glebowo – rolniczymi..... | 113 |
| Rysunek 14 Mapa z typologią krajobrazu naturalnego występującego na terenie OFPN 2020. | 120 |
| Rysunek 15 Mapa z potencjalną roślinnością naturalną. | 122 |
| Rysunek 16 Ostoje flory..... | 126 |
| Rysunek 17 Ostoje fauny | 128 |
| Rysunek 18 Mapa z głównymi korytarzami ekologicznymi i obszarami węzłowymi. | 141 |
| Rysunek 19 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych | 200 |
| Rysunek 20 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t..... | 200 |
| Rysunek 21 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy | 201 |
| Rysunek 22 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami..... | 201 |
| Rysunek 23 Planowane inwestycje w gminie Biała..... | 212 |
| Rysunek 24 Planowane inwestycje w gminie Branice | 213 |
| Rysunek 25 Planowane inwestycje w gminie Głubczyce..... | 213 |
| Rysunek 26 Planowane inwestycje w gminie Głuchołazy | 214 |
| Rysunek 27 Planowane inwestycje w gminie Grodków | 214 |
| Rysunek 28 Planowane inwestycje w gminie Kietrz..... | 215 |
| Rysunek 29 Planowane inwestycje w gminie Korfantów | 215 |
| Rysunek 30 Planowane inwestycje w gminie Lubrza | 216 |



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

| | |
|---|-----|
| Rysunek 31 Planowane inwestycje w gminie Łambinowice | 216 |
| Rysunek 32 Planowane inwestycje w gminie Nysa | 217 |
| Rysunek 33 Planowane inwestycje w gminie Otmuchów | 217 |
| Rysunek 34 Planowane inwestycje w gminie Paczków | 218 |
| Rysunek 35 Planowane inwestycje w gminie Prudnik..... | 218 |
| Rysunek 36 Planowane inwestycje w gminie Skoroszyce | 219 |
| Rysunek 37 Rysunek z mapą poglądową inwestycji w rejonie przygranicznym.... | 228 |



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Załączniki

- Pismo Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – z dnia 27 października 2015 r., znak NZ.9022.397.2015.JG),
- Opinia Opolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Opolu – pismo z dnia 26 stycznia 2016 r., znak NZ.9022.397.2015.JG,
- Pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – z dnia 13 października 2015 r., znak WOOŚ.411.85.2015.KM.
- Opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Opolu – pismo z dnia 25 stycznia 2016 r., znak WOOŚ.410.4.2016.KM.