



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**WYCIĄG ZE STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU OBSZARU
FUNKcjONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020**

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykonawca:

 **Collect Consulting s.a.**
40-555 Katowice, ul. Rolna 14
NIP 954-24-42-402, 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



Biuo projektu:

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

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

WSTĘP	6
STRESZCZENIE	7
1 CHARAKTERYSTYKA STANU TRANSPORTU W OF PN 2020	10
1.1 OPIS ISTNIEJĄCEJ SIECI TRANSPORTU ZBIOROWEGO WRAZ ZE SZCZEGÓŁOWĄ INWENTARYZACJĄ POŁĄCZEŃ ORAZ OPRACOWANIEM KARTOGRAFICZNYM	10
1.1.1 <i>Inwentaryzacja linii komunikacyjnych na terenie OF PN 2020.....</i>	<i>10</i>
1.1.2 <i>Określenie aktualnego finansowania sieci transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020</i>	<i>13</i>
1.1.3 <i>Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020..</i>	<i>14</i>
1.1.4 <i>Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa</i>	<i>17</i>
1.1.5 <i>Podsumowanie</i>	<i>18</i>
1.2 OPIS ISTNIEJĄCEJ SIECI DROGOWEJ WRAZ Z OPRACOWANIEM KARTOGRAFICZNYM	19
1.2.1 <i>System drogowy OF PN 2020</i>	<i>19</i>
1.2.2 <i>Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020</i>	<i>24</i>
1.2.3 <i>Prognoza natężenia ruchu.....</i>	<i>26</i>
1.2.4 <i>Badania wykorzystania powierzchni parkingowych.....</i>	<i>29</i>
1.3 OPIS ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY PRZEZNACZONEJ DLA ROWERÓW WRAZ ZE SZCZEGÓŁOWĄ INWENTARYZACJĄ (POPARTĄ BADANIAM I TERENOWYMI).....	32
1.3.1 <i>Charakterystyka podróży rowerowych</i>	<i>32</i>
1.3.2 <i>Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020.....</i>	<i>33</i>
1.3.3 <i>Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020.....</i>	<i>39</i>
1.3.4 <i>Podsumowanie</i>	<i>40</i>
1.4 OPIS STANU INFRASTRUKTURY POZOSTAŁYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU	41
1.4.1 <i>Transport lotniczy.....</i>	<i>41</i>
1.4.2 <i>Transport wodny</i>	<i>42</i>
1.4.3 <i>Transport kolejowy.....</i>	<i>43</i>
1.5 PRZEJŚCIA GRANICZNE NA OBSZARZE OF PN 2020	45
1.5.1 <i>Drogowe przejścia graniczne.....</i>	<i>45</i>
1.5.2 <i>Przejścia małego ruchu granicznego</i>	<i>46</i>
1.5.3 <i>Przejścia kolejowe</i>	<i>46</i>
2 UWARUNKOWANIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO W OF PN 2020	47
2.1 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO NYSKIE 2020	47



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

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

2.2	KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU W PERSPEKTYWIE ROKU 2020.....	50
2.2.1	<i>Poziom europejski</i>	50
2.2.2	<i>Poziom krajowy</i>	51
2.2.3	<i>Poziom regionalny</i>	56
3	DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO NA TERENIE PN 2020.....	58
3.1	METODOLOGIA.....	58
3.1.1	<i>SWOT</i>	58
3.1.2	<i>Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych</i>	59
3.1.1	<i>Analiza wielokryterialna</i>	61
3.2	ANALIZA DIAGNOSTYCZNA SYSTEMÓW	62
3.2.1	<i>Komunikacja publiczna</i>	62
3.2.1.1	Analiza SWOT systemu komunikacji publicznej	62
3.2.1.2	Problemy rozwojowe oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji publicznej.....	65
3.2.2	<i>Komunikacja drogowa</i>	74
3.2.2.1	Analiza SWOT	74
3.2.2.2	Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji drogowej i parkingów	77
3.2.3	<i>Infrastruktura pieszo – rowerowa</i>	87
3.2.3.1	Analiza SWOT	87
3.2.3.2	Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej	89
3.3	ANALIZA WIELOKRYTERIALNA	100
4	STRATEGICZNE REKOMENDACJE ROZWOJOWE	106
4.1	MATRYCA REKOMENDACJI STRATEGICZNYCH	106
4.2	WIZJA ROZWOJU ORAZ MISJA DOKUMENTU	108
4.3	KIERUNKI DZIAŁAŃ.....	111
4.4	PRZEDSIĘWZIĘCIA	112
4.4.1	<i>Działania w ramach pierwszego celu strategicznego</i>	112
4.4.2	<i>Działania w ramach drugiego celu strategicznego</i>	117
4.4.3	<i>Działania w ramach trzeciego celu strategicznego</i>	132
4.4.4	<i>Lista rankingowa projektów</i>	138



Biurow projektu:

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

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

4.4.5	Działania innowacyjne	144
4.4.6	Sugerowane tereny inwestycyjne	150
4.4.7	Sugerowane tereny mieszkaniowe	151
4.4.8	Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu	153
4.5	PLAN FINANSOWANIA	154
4.6	RAMY ORGANIZACYJNE TRANSPORTU ZBIOROWEGO	155
4.6.1	Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego	155
4.6.2	Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa	157
4.6.3	Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020	159
4.6.3.1	Potencjalne problemy prawne	159
4.6.3.2	Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych	160
4.6.3.3	Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.	161
4.6.3.4	Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy	162
4.6.3.5	Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego ...	166
4.6.3.6	Zintegrowany system taryfowy	167
4.6.3.7	Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	168
4.6.3.8	Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów	168
4.6.3.9	Dotacje i rekompensaty	169
4.6.3.10	Dalsza integracja transportu	171
4.6.4	Podsumowanie	171
5	WDRAŻANIE STRATEGII	174
5.1	UKŁAD PODMIOTOWY ORAZ RAMY CZASOWE REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ	174
5.2	UKŁAD FUNKCJONALNY	188
5.3	ZASADY REALIZACJI STRATEGII	188
6	MONITORING I EWALUACJA	194
6.1	RELACJE MIĘDZY WSKAŹNIKAMI	194
6.2	WSKAŹNIKI	196
6.2.1	Wskaźniki produktu	196



Biuro projektu:

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

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

6.2.2	Wskaźniki rezultatu.....	200
6.2.3	Prognozowane wskaźniki oddziaływania.....	203
6.2.4	Wskaźniki ekonomiczne.....	204
	Dla wszystkich gmin wskaźnik ENPC>0 co oznacza, że wartość bieżąca korzyści jest większa niż wartość bieżąca kosztów.	204
6.2.5	Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych.....	205
SPIS TABEL.....		209
SPIS RYSUNKÓW.....		211



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

Wstęp

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

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

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

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

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



Streszczenie

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

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

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

System transportowy, będąc istotną podbudową rozwoju w sferze społecznej czy gospodarczej powinien funkcjonować na najwyższym poziomie, zapewniać sprawną obsługę wszystkich użytkowników obszaru oraz być elementem wspierającym i przyspieszającym rozwój gospodarczy.

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

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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

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

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

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

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

Do osiągnięcia celów ma doprowadzić realizacja przedsięwzięć rozwojowych, obejmujących działania we wszystkich trzech podsystemach transportowych. Przewidziano do realizacji projekty infrastrukturalne (drogi, ciągi pieszo – rowerowe), w tym także kluczowe dotyczące budowy obwodnic, inwestycje w infrastrukturę towarzyszącą, centra przesiadkowe, portale informacji turystycznej. Budżet

projektów dotyczących transportu drogowego będzie najwyższy, z kolei najmniej planuje się wydatkować na transport publiczny.

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

1 Charakterystyka stanu transportu w OF PN 2020

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

1.1.1 Inwentaryzacja linii komunikacyjnych na terenie OF PN 2020

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13) do 31 grudnia 2016 roku wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowych transporcie drogowych wymaga specjalnych zezwoleń, które wydaje się w zależności od zasięgu przewozu i siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy przez:

- wójta, burmistrza lub prezydenta miasta – na obszar gminy,
- starostę – na obszar wykraczający poza granicę jednej gminy,
- marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy starającego się o licencję – na obszar wykraczający poza granicę jednego powiatu.

Na podstawie wydanych zezwoleń możemy zinwentaryzować wszystkie linie komunikacyjne na terenie OF PN 2020. W gminach Biała, Korfantów, Lubrza oraz Łambinowice, włodarze miast nie wydali zezwoleń na prowadzenie transportu zbiorowego na terenie gminy. Największa ilość zezwoleń została wydana przez burmistrza Głubczyc (12 zezwoleń) – co oznacza, iż istnieje 12 połączeń transportu zbiorowego, łączących sołectwa gminy z Głubczycami. Najmniej połączeń wewnątrz gminnych posiadają Branice (wydane 2 zezwolenia) oraz Paczków (również 2 zezwolenia). W powiecie nyskim, starosta wydał 30 zezwoleń, co oznacza iż na terenie powiatu nyskiego istnieje 30 połączeń, łączących co najmniej dwie gminy, analogicznie, na terenie powiatu głubczyckiego istnieje 16 takich połączeń, natomiast prudnickiego 19. Powiat brzeski, z racji położenia na jego terenie gminy Grodków, wydał 34 zezwolenia, z czego 3 dotyczą samego Grodkowa. Informacje zebrane podczas badań terenowych oraz opinie uzyskane podczas konsultacji społecznych pozwalają stwierdzić iż treści wydawanych zezwoleń **pokrywa się ze stanem faktycznym**. Szczegółowa inwentaryzacja wszystkich otrzymanych zezwoleń znajduje się w załączniku „**Inwentaryzacji linii komunikacji zbiorowej z terenu OF PN 2020**”.

Tabela 1 Zestawienie wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowych transporcie drogowych

Gmina/powiat	Zezwolenia	Ilość wydanych zezwoleń
Biała	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Branice	TAK	2
Głubczyce	TAK	12
Głucholazy	TAK	3



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

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

Gmina/powiat	Zezwolenia	Ilość wydanych zezwoleń
Grodków	TAK	8
Kietrz	TAK	5
Korfantów	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Lubrza	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Łambinowice	BRAK ZEZWOLEŃ	-
Nysa	TAK	9
Otmuchów	TAK	3
Paczków	TAK	2
Prudnik	TAK	8
Skoroszyce	TAK	2
Powiat nyski	TAK	30
Powiat głubczycki	TAK	16
Powiat prudnicki	TAK	19
Powiat brzeski	TAK	34

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od przewoźników.

Najwięksi przewoźnicy z badanego obszaru to PKS Nysa, Arriva¹, PKS Głubczyce oraz MZK Nysa Sp. z o.o. Miejski Zakład Komunikacji w Nysie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością zapewnia transport na terenie miasta Nysa w ramach 12 linii autobusowych. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o. obsługuje ponad 183 linie autobusowe na 30 trasach – zarówno na terenie powiatu nyskiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również na obszarze kilku wybranych większych miast w województwie opolskim. Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. posiada swój oddział w Prudniku, skąd zapewnia dojazd bezpośredni do 25 miejscowości, za pośrednictwem 50 różnych tras. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach Sp. z o. o. obsługuje ponad 300 połączeń autobusowych, zarówno na terenie powiatu głubczyckiego, powiatów z nim sąsiadujących, jak również kilku wybranych większych miast Polski. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu zapewnia kursy na terenie powiatu brzeskiego, w tym również na obszarze gminy Grodków. Ponadto na terenie OF PN działają przewoźnicy prywatni obsługujący głównie transy na których są największe potoki podróżnych tj. **Nysa – Otmuchów**, **Nysa – Głuchołazy** oraz **Nysa – Wrocław**. Siatka połączeń MZK Sp. z o.o. z terenu OF PN została zaprezentowana na poniższej mapie.

¹ Arriva Bus Transport Polska Sp. z o. o. (oddział w Prudniku)



Rysunek 1 Linie komunikacyjne MZK NYSA

Biuro projektu:

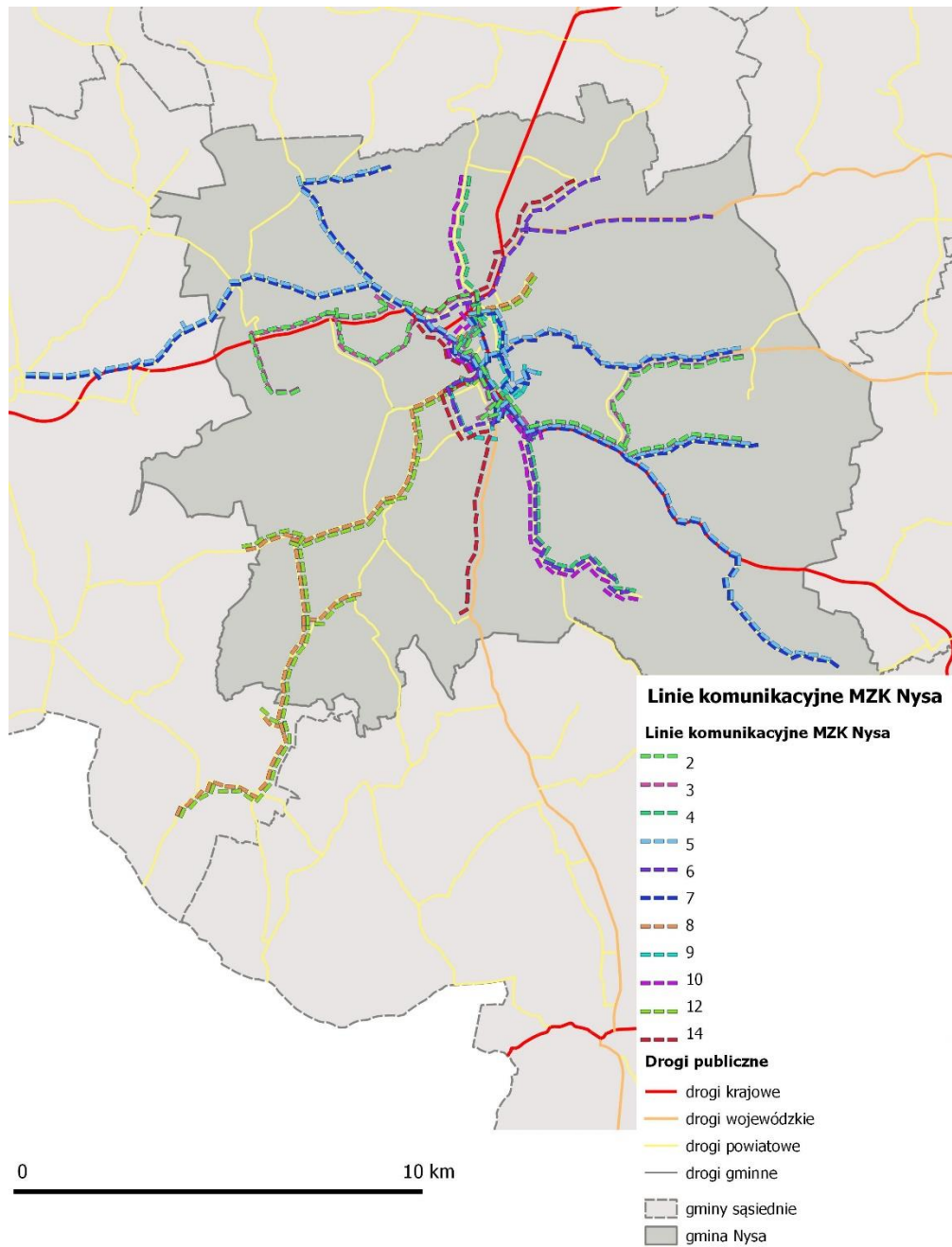
48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne.

Ponadto w załącznikach kartograficznych zamieszczono mapę prezentującą lokalizację wszystkich przystanków autobusowych z terenu OF PN 2020.



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

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

Poza regularnym przewozem osób na terenie OF PN 2020 funkcjonują również przewozy szkolne, przewozy na basen, przewozy osób niepełnosprawnych oraz inne przewozy zamknięte organizowane przez gminy. Przewozy tego typu organizują wszystkie gminy zrzeszone w Partnerstwie. Źródłem ich finansowania jest budżet gminy. Łączny koszt organizacji przewozu wyniósł **5 563 291,87 zł**. Szczegółowa inwentaryzacja połączeń w ramach przewozów szkolnych znajduje się w załączniku – „**Inwentaryzacja przewozów szkolnych organizowanych przez gminy**”.

1.1.2 Określenie aktualnego finansowania sieci transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020

Zgodnie z polskim prawodawstwem (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13) finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione;
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
3. udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym mówi, iż źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być:

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

MZK sp. z o.o. świadczy usługi o charakterze komunikacji miejskiej przez co finansowane są one ze środków własnych jednostki samorządu terytorialnego. Pozostałym przewoźnikom przysługują rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Rekompensaty wypłacane są za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 2 Wartości rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Przewoźnik	2013	2014	2015
PKS Sp. z o.o. Brzeg	2.750.060,21 zł	2.180.048,72 zł	1.736.236,06 zł
PKS w Głubczycach Sp. z o.o.	2.094.621,64 zł	2.077.728,66 zł	1.878.167,06 zł
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu,	4.811.377,17 zł	4.403.587,41 zł	3.799.452,21 zł
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie Sp. z o.o.	1.232.445,75 zł	1.157.029,37 zł	1.141.019,04 zł
Opolskie PKS S.A.	2.657.958,71 zł	3.040.852,24 zł	2.733.520,00 zł
PKS w Strzelcach Opolskich S.A.	2.298.733,27 zł	1.822.956,66 zł	1.510.612,34 zł
"TRANS EKSPRES" Rafał Cholewiński	87.202,22 zł	127.336,21 zł	129.287,87 zł
EURO-BUS Bogdan Kurowski	106.742,43 zł	265.599,66 zł	277.849,52 zł
"AUTO FAN" Zbigniew Dąbrowski	64.140,90 zł	79.280,73 zł	66.603,19 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego w Opolu.

1.1.3 Charakterystyki liczbowe czterech największych przewoźników na terenie OF PN 2020

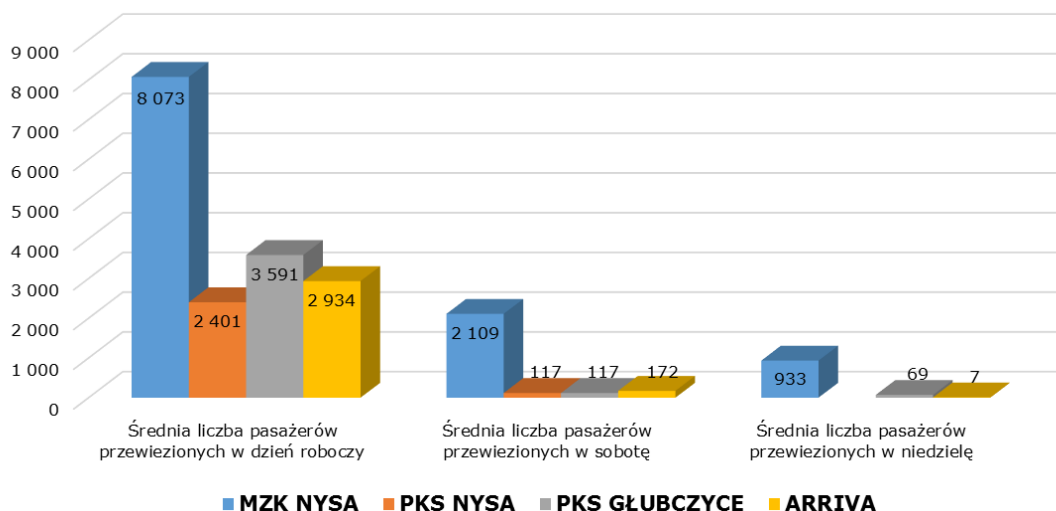
Zdecydowanie najwięcej pasażerów korzysta z usług MZK Nysa, średnio w dzień roboczy przewoźnik obsługuje **8 073** osób. Najmniej ludzi korzysta natomiast z usług PKS Nysa – średnio **2 401** osób dziennie. W weekendy liczba osób korzystających z komunikacji publicznej zdecydowanie maleje, jednak wciąż najwięcej pasażerów przewozi MZK Nysa – średnio **2 109** osób.



Wykres 1 Średnia liczba osób przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w dni robocze, soboty oraz niedziele

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

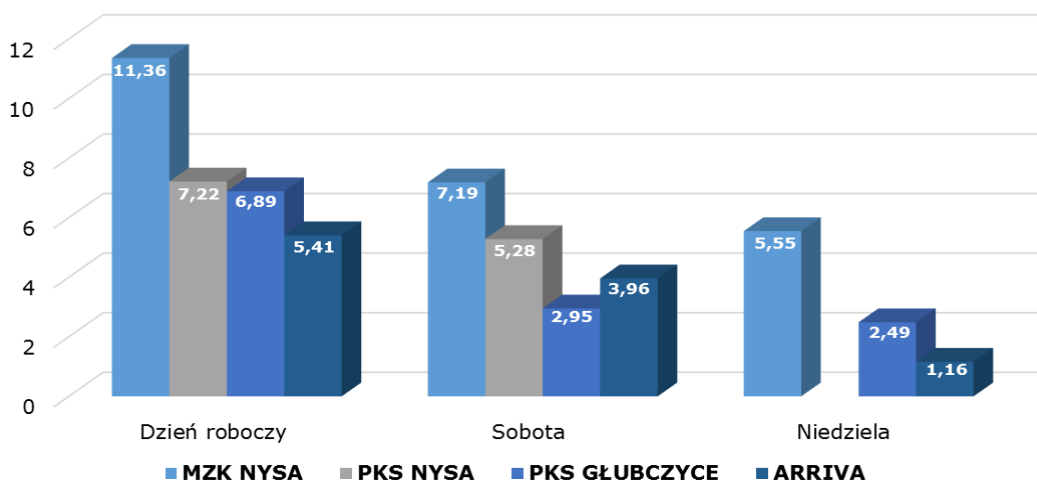
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W dzień roboczy w pojeździe MZK Nysa w tym samym czasie podróżuje średnio 11 pasażerów, najwięcej spośród analizowanych przewoźników. Najmniejsze średnie zapełnienie występuje w pojazdach Arriva i wynosi jedynie 5 osób. W weekend średnia liczba pasażerów w pojazdach komunikacji zbiorowej jest zdecydowanie niższa niż w dni robocze, największą średnią zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez MZK Nysa, a najmniejszą na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce w soboty oraz na liniach obsługiwanych przez Arriva w niedziele.

Wykres 2 Średnie zapełnienie pojazdu w dzień roboczy, w sobotę i w niedzielę



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



Biuro projektu:

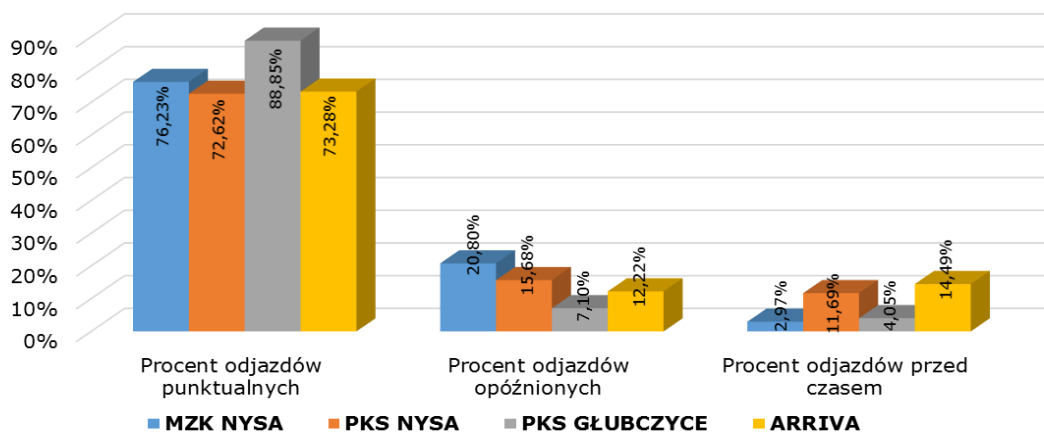
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

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

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

Wykres 3 Punktualność odjazdów z przystanków



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Poniższy wykres prezentuje strukturę biletów posiadanych przez pasażerów w pojazdach. Bilety normalne stanowią od 36% do 46% ogółu. Najwięcej biletów normalnych posiadają pasażerowie PKS Nysa oraz PKS Głubczyce, natomiast najmniej pasażerowie Arriva. Najwięcej osób z biletem ulgowym (bilety z ulgą 37%, 49%, 50% i 51%) podróżuje na liniach obsługiwanych przez firmę Arriva (bo aż 53% pasażerów), natomiast najmniej w pojazdach MZK Nysa (tylko 25%). Pozostałe ulgi stanowią maksymalnie 10% ogółu biletów. Wyjątek stanowi MZK Nysa, co wynika z faktu, że wiele osób miało możliwość podróżowania za darmo, gdyż posiadając przy sobie ważny dowód rejestracyjny własnego pojazdu było się uprawnionym do 100% ulgi za przejazd².

² Zgodnie z uchwałą Nr X/133/15 Rady Miejskiej w Nysie z dnia 27.08.2015 r. zlikwidowano ulgi dla osób posiadających przy sobie ważny dowód rejestracyjny i prawo jazdy.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

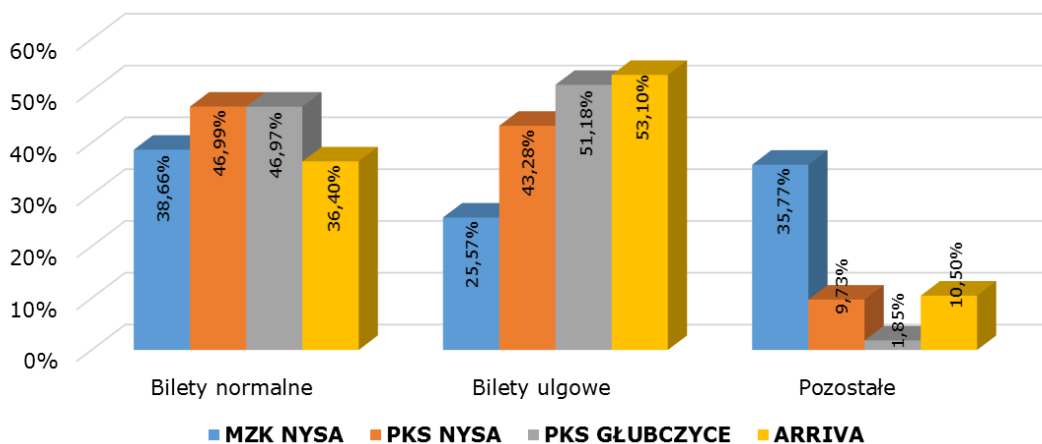
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wykres 4 Rodzaj biletów posiadanych przez pasażerów



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

1.1.4 Analiza pozostałych przewoźników działających na terenie Partnerstwa

Najczęstszym celem kursowania prywatnych przewoźników była Nysa, aż 13,42% przeanalizowanych kursów zmierzało do tego miasta. Drugim miastem, do którego najczęściej uczęszczano był Wrocław, 8,62% ogólnej liczby kursów. Na trzecim miejscu znalazły się Głuchołazy, do których organizowanych było 8,37% wszystkich kursów. Spośród analizowanych celów kursowania pojazdów poszczególnych przewoźników, najrzadziej wystąpiła Praga (tylko w 0,12%), kolejnym rzadkim celem była miejscowość Lipki (0,25%) oraz miejscowości: Wierzbnik, Strzelin, Przylesie, Przeworno, Kędzierzyn-Koźle i Brzeziny, do każdej z tych miejscowości organizowanych było jedynie 0,37% kursów.

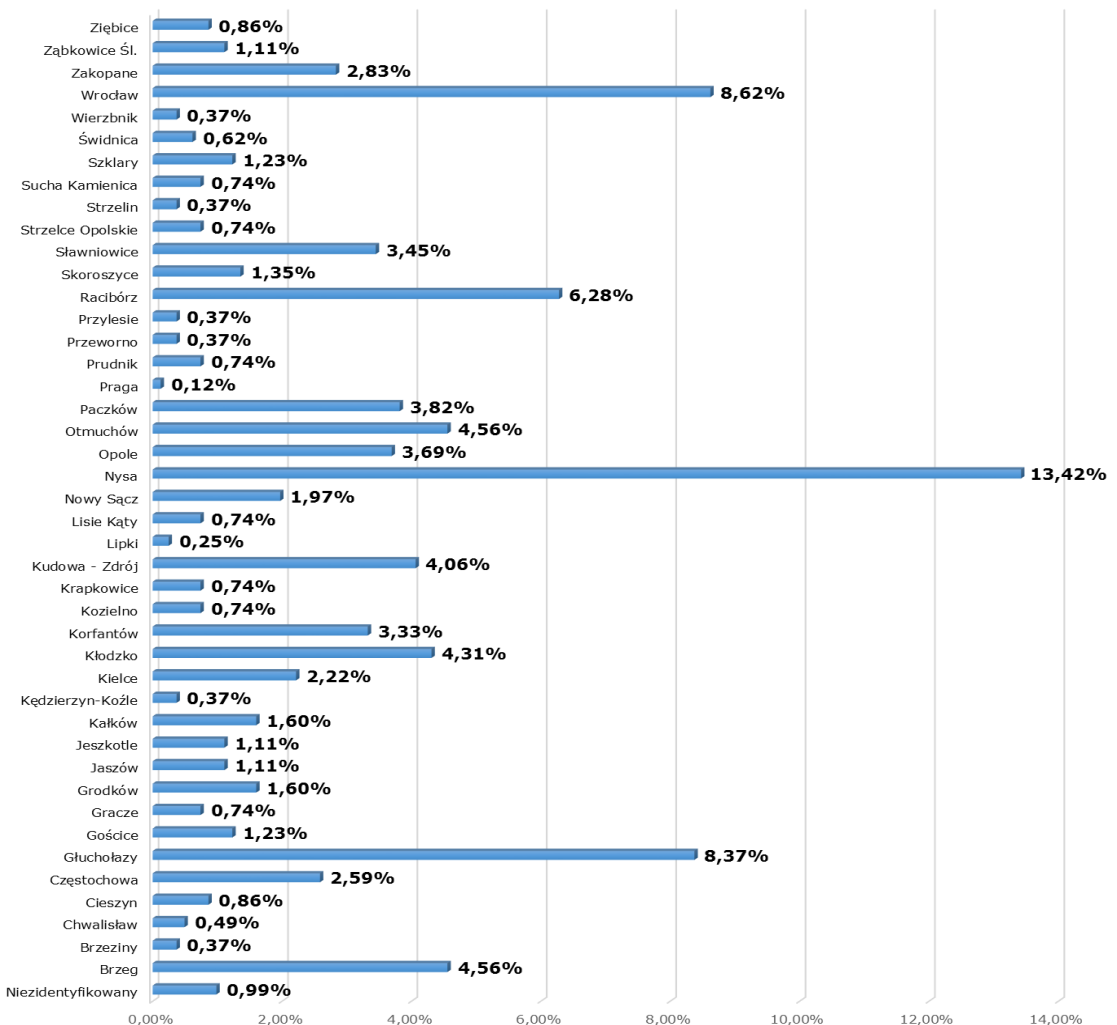


Biuro projektu:

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

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

Wykres 5 Zidentyfikowane cele kursów przewoźników



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Szczegółowy raport z badań dotyczących transportu zbiorowego publicznego jak i prywatnego znajduje się w **Projekcie Części Analityczno-Diagnostycznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 – TOM II WYNIKI BADAŃ.**

1.1.5 Podsumowanie

Na obszarze partnerstwa działają prywatni oraz publiczni przewoźnicy. Przewoźnicy publiczni obsługują połączenia wewnątrz partnerstwa pomiędzy poszczególnymi partnerami oraz pomiędzy największymi ośrodkami miejskimi poza partnerstwem np. Wrocław, Opole oraz Racibórz. Przewoźnicy prywatni obsługują



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

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

głównie te połączenia na których występują największe potoki podróżnych np. Nysa – Głuchołazy.

Zdecydowanie najwięcej zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowych wydawanych jest przez starostów. Co oznacza, że a terenie OF PN dominują przewozy łączące co najmniej dwie gminy.

Spośród działających na badanym obszarze przewoźników najwięcej użytkowników ma MZK Nysa. Średnio w dzień roboczy przewoźnik obsługuje 8 073 osób. Najmniej ludzi korzysta natomiast z usług PKS Nysa – średnio 2 401 osób dziennie. Najwięcej odjazdów opóźnionych zaobserwowano na liniach, które obsługuje MZK Nysa, aż 20,8% z nich. Najmniej odjazdów opóźnionych zaobserwować można na liniach obsługiwanych przez PKS Głubczyce. Odjazdy przed czasem najczęściej zdarzają się na liniach, które są obsługiwane przez firmę Arriva, natomiast najrzadziej zdarzają się one na liniach MZK Nysa. Najwięcej osób z biletem ulgowym (bilety z ulgą 37%, 49%, 50% i 51%) podróżuje na liniach obsługiwanych przez firmę Arriva (bo aż 53% pasażerów), natomiast najmniej w pojazdach MZK Nysa (tylko 25%).

W „Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 zaproponowane będą działania mające na celu poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020”. Zakłada się, że sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy usprawni komunikację między miastem OF PN 2020 a pozostałymi gminami. Będzie wykorzystywana jako alternatywa do komunikacji samochodowej (dojazd do szkoły, pracy). Możliwość przemieszczania się transportem zbiorowym na terenie OF PN zapewni osobom starszym oraz nieposiadającym własnych samochodów dostęp do szkoły, pracy, ośrodków zdrowia jak również przyczyni się poprawy stanu środowiska naturalnego. Zapewniona zostanie sprawna i efektywna infrastruktura gwarantująca dogodną dostępność komunikacyjną.

1.2 Opis istniejącej sieci drogowej wraz z opracowaniem kartograficznym

1.2.1 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 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**



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

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

ogólnodostępne drogi publiczne, które ze względu na pełnioną funkcję, dzielą się na następujące kategorie:

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

Zarządcami wszystkich typów dróg są następujące organy administracji rządowej i samorządowej:

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

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

Układ dróg krajowych

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

Podstawowym elementem szkieletu komunikacyjnego województwa opolskiego jest autostrada A4³, 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

³ 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.



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

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

terytorium gminy Grodków – przechodząca przez gminę jezdnia północna autostrady ma długość 10,319 km, a jezdnia południowa 10,962 km. Węzły, które łączą obszar OF PN 2020 z autostradą, to: „Przylisie” 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” (DK nr 46), który stanowi podstawowe połączenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie (i samego województwa opolskiego) z Warszawą oraz ze znaczącymi krajowymi aglomeracjami – Częstochową, Kielcami i Lublinem. Łączy on również OF PN 2020 z terenami uzdrowiskowymi i wypoczynkowymi Kotliny Kłodzkiej i Sudetów. Drugi szlak, tzw. „Szlak Podsuddecki” lub „Trasa Podsuddecka” (ciąg dróg krajowych nr 40, 41 i częściowo nr 46), jest on podstawowym elementem układu drogowego zapewniającego wzajemne powiązania między powiatami południowej Opolszczyzny (Nysa, Prudnik, Głubczyce, Kędzierzyn-Koźle). W systemie komunikacji drogowej województwa opolskiego ciąg ten ma znaczenie regionalne, transgraniczne i międzyregionalne. Trasa stanowi powiązanie 3 regionów południowo-zachodniej Polski – województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego. Przez OF PN 2020 przebiega również droga krajowa nr 38. Na całej długości położona jest ona w województwie opolskim. Między innymi łączy Głubczyce z Kędzierzynom-Koźlem oraz Polskę z Republiką Czeską (przez przejście graniczne w Pietrowicach). Przebieg dróg krajowych na terenie OFPN 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. Występowanie w tym obszarze gęstej sieci dróg o dobrych parametrach technicznych jest spowodowane transgranicznym



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

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

charakterem południowych powiatów województwa opolskiego. Sytuacja ta korzystnie wpływa na komunikację osobową i towarową z Republiką Czeską. Obecny charakter połączeń drogowych jest wypadkową uwarunkowań historycznych i przestrzennych. **Na terenie OF PN 2020 znajduje się 15 z 45 dróg wojewódzkich województwa opolskiego. Dla funkcjonowania i rozwoju OF PN 2020 najważniejsze znaczenia mają następujące drogi wojewódzkie:**

- DW nr 401: doprowadzająca ruch z części obszaru do autostrady A4 do węzła „Przylesie” (doprowadza ruch z gminy Grodków; a poprzez drogę krajową nr 46, ruch z powiatu nyskiego; zaś przez drogę krajową nr 41 ruch z większości powiatu prudnickiego – jadących w kierunku zachodnim, w tym do Wrocławia). W ciągu tej drogi znajduje się obwodnica Grodkowa.
- DW nr 405: Korfantów – Niemodlin – łącząca wschodnią część powiatu nyskiego (gm. Korfantów) z drogą krajową nr 46, a przez nią z autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- DW nr 406: Nysa – Włostowa – łącząca Korfantów oraz Łambinowice z drogą krajową nr 46 i dalej z Nysą oraz autostradą A4 na węźle „Prądy”.
- DW 407: Nysa – Korfantów – łącznik – łącząca Korfantów z Nysą oraz DW 414.
- DW nr 411: Nysa – Głuchołazy – Konradów – przejście graniczne (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 węźle „Gogolin” (to powiązanie jest dogodne dla jadących autostradą w kierunku wschodnim). Droga 414 będzie też doprowadzać do węzła autostradowego Pruszków. W ciągu drogi 414 znajduje się obwodnica Białej.
- DW nr 416: relacji Racibórz w woj. śląskim – Kietrz – Głubczyce – Głogówek – Krapkowice – o parametrach klasy G – doprowadzająca ruch z powiatu głubczyckiego i części powiatu prudnickiego do autostrady A4 (na węźle „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 2 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,



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

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

– powiat prudnicki – 270,691 km.

Szczegółowy charakterystyka systemu drogowego w każdej z gmin wraz z dokumentacją kartograficzną się znajduje się w **Projekcie Części Analityczno-Diagnostycznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 – TOM I DIAGNOZA STRATEGICZNA.**

1.2.2 Wyniki badań natężenia ruchu na drogach OF PN 2020

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

Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu

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

Źródło: Opracowanie własne.

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

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

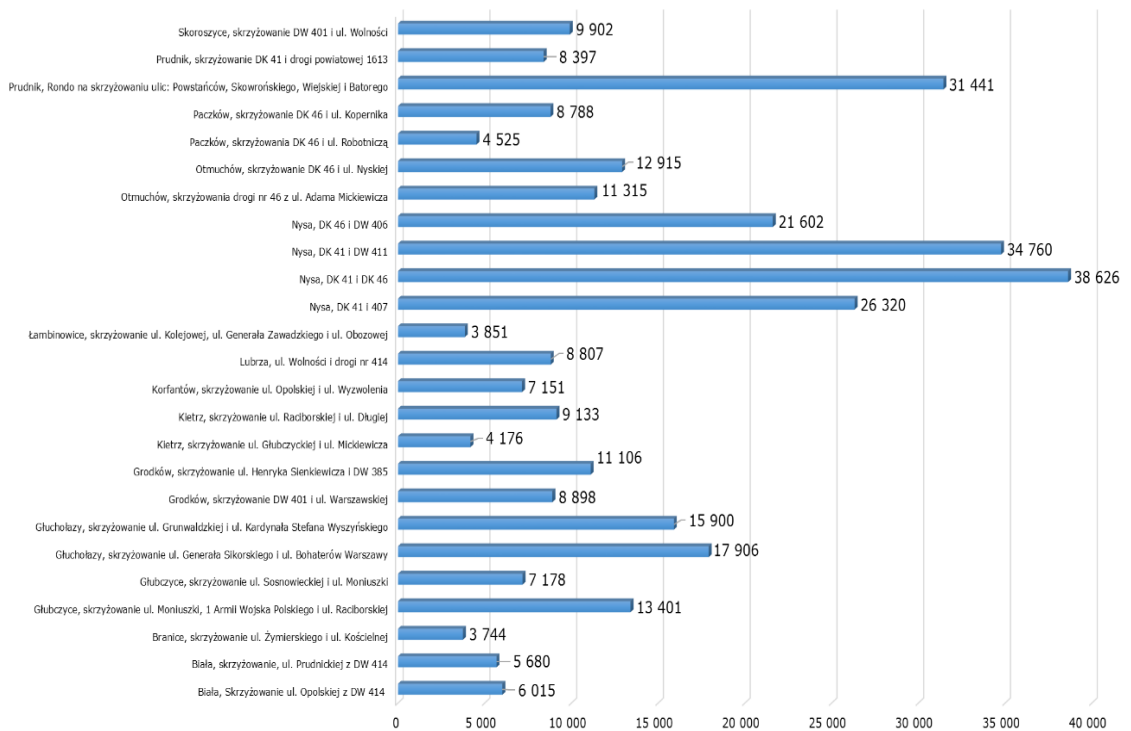


Biuro projektu:

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

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

Wykres 6 Liczba pojazdów w podziale ze względu na wybrane skrzyżowania



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów

1.2.3 Prognoza natężenia ruchu

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

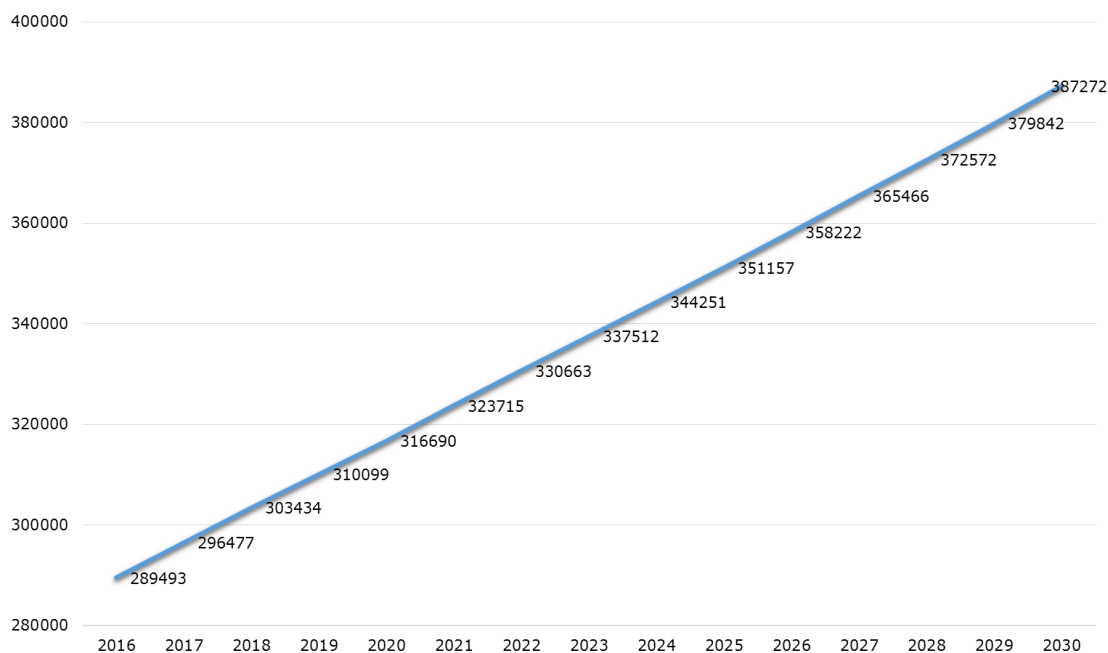
Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami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



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

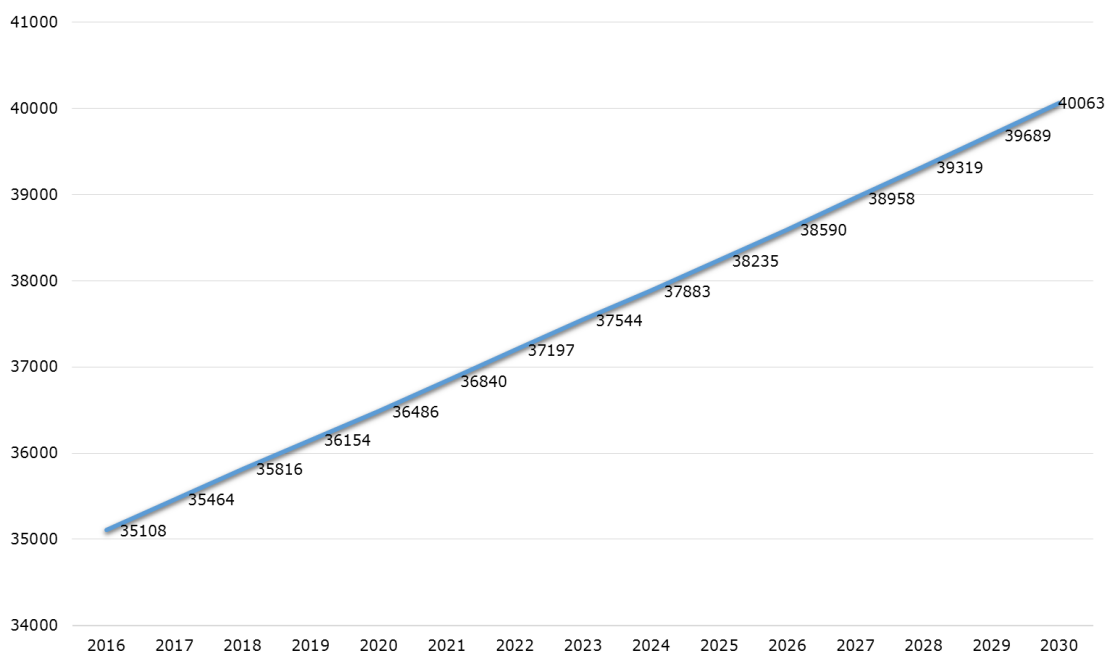
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 3 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



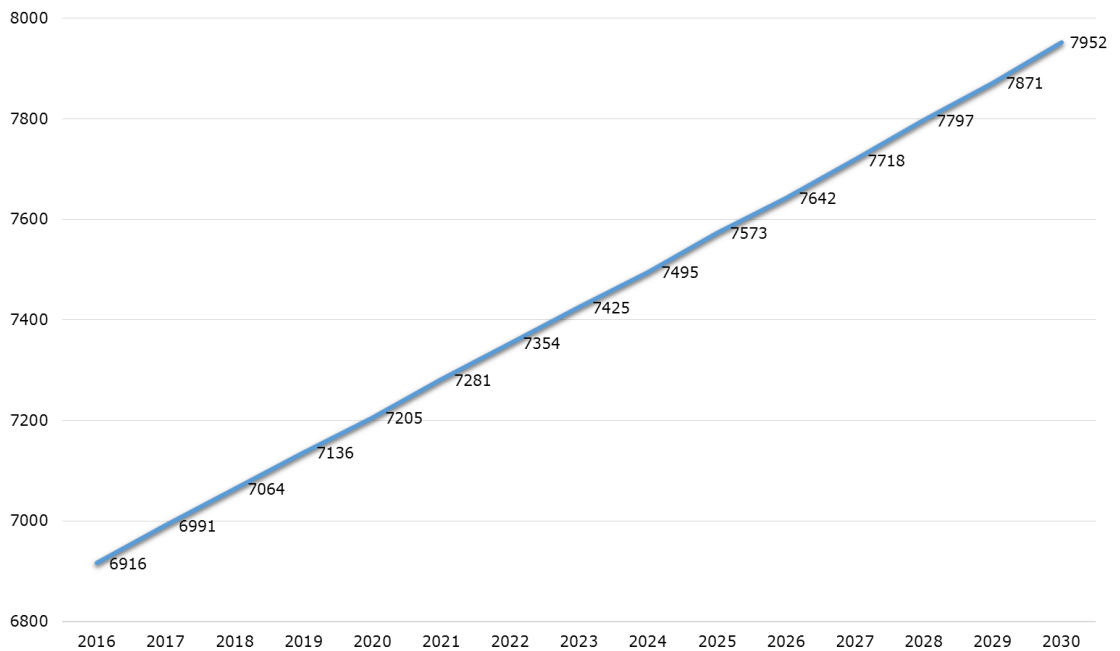


Biuro projektu:

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

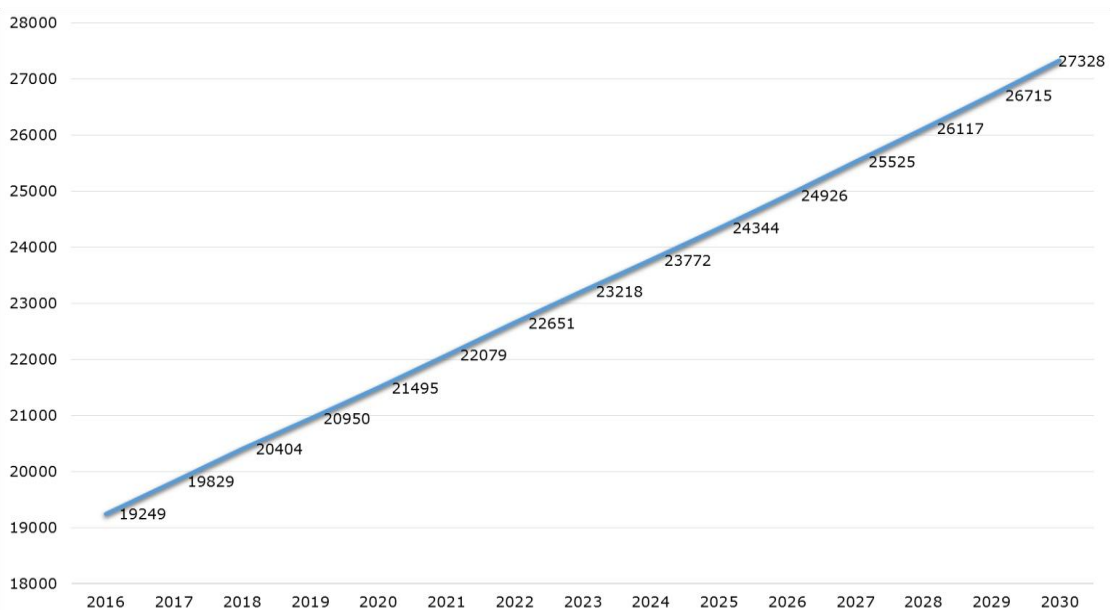
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 6 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



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

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

1.2.4 Badania wykorzystania powierzchni parkingowych

Poza badaniami natężenia ruchu, zrealizowano badania wykorzystania na terenie OF PN 2020 powierzchni parkingowych z określeniem charakterystyk parkowania. Badanie zostało przeprowadzone na wybranych i uzgodnionych z Zamawiającym parkingach znajdujących się na terenie OF PN 2020.

Tabela 5 Parkingi wybrane do badania powierzchni parkingowych

Miejscowość	Parking
Biała	– Parking na rynku
Branice	– Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach
Głubczyce	– Parking przy ratuszu – Parking przy Lidlu
Głogówek	– Parking na rynku – Parking przy Biedronce
Głuchołazy	– Parking na rynku – Parking przy Lidlu
Grodków	– Parking na rynku
Kietrz	– Parking na rynku
Korfantów	– Rynek w Korfantowie
Otmuchów	– Parking na rynku
Paczków	– Parking na rynku
Prudnik	– Parking na rynku – Parking przy Kauflandzie – Parking na ul. Kościuszki za przychodnią Medicus – Parking na Placu Wolności
Nysa	– Parking na Rynku – Parking na ul. Eichendorffa – Parkingi wzdłuż ul. Celnej – Parking przy ul. Piastowskiej – Parking przy ul. Szopena

Źródło: Opracowanie własne.

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

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych w badanych punktach

Miejscowość	Parking	Ilość pojazdów
Biała	– Parking na Rynku	330
Branice	– Parking przy Ośrodku Zdrowia w Branicach	141
Głubczyce	– Parking przy Ratuszu	203
	– Parking przy Lidlu	525
Głogówek	– Parking na Rynku	275
	– Parking przy Biedronce	274
Głuchołazy	– Parking na Rynku	665
	– Parking przy Lidlu	369
Grodków	– Parking na Rynku	345
Kietrz	– Parking przy Rynku	105
Korfantów	– Rynek w Korfantowie	193
Otmuchów	– Parking na Rynku	462
Paczków	– Parking na Rynku	666
Prudnik	– Parking na Rynku	507
	– Parking przy Kauflandzie	774
	– ul. Kościuszki za przychodnią Medicus	330
	– Plac Wolności	139
Nysa	– Parking na Rynku	447
	– Parking na ul. Eichendorffa	253
	– Parkingi wzdłuż ul. Celnej	381
	– Parking ul. Piastowska	334
	– Parking przy ul. Szopena	633

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W kontekście długości czasu postoju, we wszystkich badanych miejscowościach (z wykluczeniem parkingów pod supermarketami oraz ośrodkami zdrowia) zbadano łącznie 6 263 pojazdy. Czas parkowania 60,27% pojazdów nie przekraczał 30 minut,



natomiast 14,90% pojazdów zajmowało miejsca parkingowe w czasie od 30 minut do godziny.

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

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	3 775	60,27%
od 0,5h do 1 h	933	14,90%
od 1 h do 1,5 h	420	6,71%
od 1,5 h do 2 h	212	3,38%
od 2 h do 2,5 h	128	2,04%
od 2,5 h do 3 h	97	1,55%
od 3 h do 3,5 h	65	1,04%
od 3,5 h do 4 h	64	1,02%
od 4 h do 4,5 h	65	1,04%
od 4,5 h do 5 h	67	1,07%
od 5 h do 5,5 h	40	0,64%
od 5,5 h do 6 h	38	0,61%
od 6 h do 6,5 h	52	0,83%
od 6,5 h do 7 h	48	0,77%
od 7 h do 7,5 h	38	0,61%
od 7,5 h do 8 h	45	0,72%
co najmniej 8 h	176	2,81%
RAZEM	6 263	100%

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

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

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 8 Czas parkowania pod supermarketami i ośrodkami zdrowia

Średni czas postoju	Liczba pojazdów	Udział
mniej niż 0,5 h	1 659	79,64%
od 0,5h do 1 h	186	8,93%
od 1 h do 1,5 h	48	2,30%
od 1,5 h do 2 h	25	1,20%
od 2 h do 2,5 h	31	1,49%
od 2,5 h do 3 h	13	0,62%
od 3 h do 3,5 h	7	0,34%
od 3,5 h do 4 h	7	0,34%
od 4 h do 4,5 h	6	0,29%
od 4,5 h do 5 h	8	0,38%
od 5 h do 5,5 h	5	0,24%
od 5,5 h do 6 h	11	0,53%
od 6 h do 6,5 h	10	0,48%
od 6,5 h do 7 h	9	0,43%
od 7 h do 7,5 h	7	0,34%
od 7,5 h do 8 h	14	0,67%
co najmniej 8 h	37	1,78%
RAZEM	2 083	100%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

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

1.3.1 Charakterystyka podróży rowerowych

Obecnie z infrastruktury rowerowe (ścieżki rowerowe, drogi o uspokojonym ruchu) korzysta dziennie ok 10 077 mieszkańców OF PN. Wyniki przeprowadzonych badań ankietowych wskazują iż ponad 82% podróży wykonywanych rowerem to podróże w obrębie jednej gminy a ponad 44% podróży rowerem to podróże o obrębie dwóch miejscowości w jednej gminie. Średni czas podróży rowerem to 21 minut, a średnia odległość to nie więcej niż 5 km. W konsekwencji możemy stwierdzić, że



osoby korzystające z rowerów prawie w ogóle nie poruszają się pomiędzy gminami a jedynie wewnątrz gminy.

Tabela 9 Zasięg i motywacja podróży wykonywanych rowerem

Zasięg podróży	Motywacja podróży						
	PRACA	SZKOŁA, STUDIA	ROZRYWKA	ZAKUPY	ZDROWIE	INNE	RAZEM
Podróże na obszarze jednej gminy	28,77%	1,37%	6,85%	42,47%	9,59%	10,96%	82,95%
Podróże na obszarze dwóch miejscowości w jednej gminie	7,69%	-	7,69%	58,97%	15,38%	10,26%	44,32%
Podróże wychodzące poza obszar jednej gminy	6,67%	6,67%	20,00%	33,33%	13,33%	20,00%	17,05%

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

W podróżach rowerem po obszarze jednej gminy najczęstszą motywacją są zakupy. Wynika to zapewne z faktu, iż w centrum miejscowości zawsze jest najatrakcyjniejsza oferta handlowa. W przypadku dojazdów w obszarze jednej miejscowości najczęstszą motywacją podróży jest praca. Jednocześnie w podróżach poza obszar jednej miejscowości pracę jako motywację wskazało tylko 7,69% badanych. Ponad połowa użytkowników rowerów to ludzie mający więcej niż 50 lat.

Analizując wyniki badań preferencji komunikacyjnych można zauważyć, że aż 24,36% ankietowanych wskazało, że nic ich nie skłoni do skorzystania z transportu rowerowego.

1.3.2 Trasy rowerowe na terenie OF PN 2020

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

Na analizowanym obszarze widoczny jest systematyczny rozwój tras rowerowych. W przyszłości działania gmin powinny koncentrować się na dalszym rozwoju infrastruktury okołoturystycznej. Rozwój turystyki Obszaru Funkcjonalnego



Partnerstwo Nyskie 2020 należy oprzeć o potencjał turystyczny związany z jego położeniem na terenie pogranicza polsko-czeskie.

Powiat nyski

Biuro projektu:

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

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

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

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

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

Trasa R16 koloru żółtego, o długości 69,6 km

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

Trasa R17 koloru zielonego, o długości 74,8 km

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



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

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

Trasa R57 koloru czerwonego, o długości 24,4 km

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

Trasa R60 koloru niebieskiego, o długości 61,6 km

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

Trasa rowerowa Szlakiem czarownic po czesko – polskim pograniczu

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

Powiat prudnicki

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

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

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

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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

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

- Prudnik – Zlaté Hory (przez: Dębowiec, Wieszczyzna, Pokrzywna, Jarnołówek, Konradów, Głuchołazy)
- Jindřichov – Prudnik (przez: Dębowiec – ścieżką rowerową)

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

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

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

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

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

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Trasa E- 1 o długości: 51,9 km

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

Trasa E- 2 mierząca 80,6 km

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

Trasa E- 3 o odległości 117,5 km

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

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

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

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

Powiat głubczycki

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

„Trasa familijna”

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

„Śladami naszych zabytków”

Trasa o długości 30 km posiada średni stopień trudności i prowadzi przez miejscowości Głubczyce – Lwowiany – Zawiszyce – Debrzyca – Grobniki – Głubczyce.



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

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

Trasa prowadzi przez asfaltowe drogi publiczne i licznie skrzyżowania oraz kamienny szlak polny.

„Południowe kresy powiatu”

Trasa wiedzie przez Głubczyce – Bogdanowice – Nową Wieś Głubczycką – Wojnowice – Nową Cerekiew – Gniewkowice – Lubotyń – Dzierżysław – Kietrz – Księżę Pole – Czerwonków – Suchą Psinę – Głubczyce, długość tego szlaku wynosi 57 km, dominują na niej głównie drogi publiczne oraz skrzyżowania.

„Poprzez lasy, poprzez pola jednośladem hejże hola”

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

„Szlak zapomnianej miejscowości”

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

„Drogami w stronę prostą”

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

„Szlak północno-wschodnich zabytków”

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

1.3.3 Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych na terenie OF PN 2020

Na terenie OF PN 2020 zasób ścieżek rowerowych dynamicznie rośnie – z 118,4 km w 2011 r. do 171,3 km w 2013 r. Dla porównania łączny kilometrów ścieżek rowerowych w województwie opolskim w 2013 wynosił 251,4 km. Szczegółowa inwentaryzacja dróg rowerowych, pasów rowerowych, dróg z uspokojonym ruchem, ogólnodostępnych stojaków i wiat rowerowych znajduje się w załącznikach: **Dokumentacja fotograficzna z przeprowadzonej inwentaryzacji ścieżek rowerowych na obszarze OFPN 2020** oraz **Inwentaryzacja stojaków i wiat na rowery**.

**Biurow projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 10 Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych**

Gmina	Ścieżki rowerowe ogółem		
	2011	2012	2013
Grodków	0,0	1,0	1,3
Głucholązy	0,0	2,0	9,5
Korfantów	21,0	26,5	26,5
Łambinowice	0,0	0,0	0,0
Nysa	0,0	14,4	18,8
Otmuchów	25,00	25,0	25,0
Paczków	26,00	26,00	26,00
Skoroszyce	0,0	0,0	3,9
Biała	3,6	3,6	5,2
Lubrza	42,8	42,8	42,8
Prudnik	0,0	9,4	10,2
Branice	0,0	0,0	0,0
Głubczyce	0,0	0,0	2,1
Kietrz	0,0	0,0	0,0
ŁĄCZNIE	2129,4	2162,7	2184,3

Źródło: Opracowanie własne.

1.3.4 Podsumowanie

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

- Fragmenty ścieżek rowerowych wytyczonych terytorialnie przez powiat nyski oraz powiat prudnicki pokrywają się. Przykładem jest Szlak *Śladem Błogosławionej Marii Luizy Merket* pokrywający się z trasą R60 oraz R9 (w mniejszym zakresie) oraz trasa R17 ze Szlakiem Jeńców Wojennych. Sytuacja ta wydaje się być zrozumiała, z uwagi na fakt, że ścieżki wytycza się przez miejsca najbardziej ciekawe turystycznie i przyrodniczo. Każda z tras bogata jest pod względem przyrodniczo-krajoznawczym oraz kulturowym.



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

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

Przygotowane trasy dają możliwość spędzenia wolnego czasu w bardzo przyjemny sposób, łącząc odpoczynek z wysiłkiem fizycznym.

- Widoczny jest brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych. Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg publicznych. Odcinki te cechują się dobrym oznakowaniem i nawierzchnią asfaltową bądź brukowaną. A pozostałe odcinki biegną drogą publiczną, bez pobocza czy chodnika.
- Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.
- Zaobserwowano małą ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.
- Uważa się, że szlaki mogłyby być lepiej oznakowane, gdyż zaobserwowano miejsca, w których oznakowanie urywa się.
- Zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów.

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

Dokładna i szczegółowa inwentaryzacja ścieżek i tras rowerowych wraz z dokumentacją fotograficzną znajduje się w **Projekcie Części Analityczno-Diagnostycznej Dla Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 – TOM I DIAGNOZA STRATEGICZNA**.

1.4 Opis stanu infrastruktury pozostałych środków transportu

1.4.1 Transport lotniczy

Na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwo Nyskie 2020 nie funkcjonuje żadne lotnisko ani lądowisko umożliwiające komunikację lotniczą. Na terenie gminy Skoroszyce we wsi Chróścina zlokalizowane jest dawne lotnisko wojskowe, które aktualnie pozostaje nieczynne⁴. Lotnisko to nie ma wpływu na transport lotniczy Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Województwo opolskie jest jednym z czterech województw w Polsce (obok podlaskiego, lubelskiego i świętokrzyskiego), które nie posiada portu lotniczego. Najbliższe międzynarodowe

⁴ Zmiana *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Skoroszyce*



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

porty lotnicze, zapewniające obsługę województwa oraz gmin wchodzących w skład Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, znajdują się w Katowicach Pyrzowicach oraz we Wrocławiu Strachowicach. Port lotniczy Katowice w Pyrzowicach oferuje regularne połączenia do 27 miast Europy i Bliskiego Wschodu. Należą do nich m.in.: Barcelona, Bergen, Birmingham, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Glasgow, Hurgada, Kijów Żuliany, Kolonia/ Bonn, Londyn Luton, Londyn Stanford, Maastricht Aachen, Malmo Sturup, Mediolan Bergamo, Neapol, Oslo Torp, Paryż Beauvais, Rzym Ciampino, Stavanger, Sharm el Shejk, Sztokholm Skavsta, Tel Aviv, Warszawa. Ze Strachowic samoloty odlatują aż do 31 wybranych miast europejskich, takich jak: Alicante, Barcelona Girona, Bolonia, Bristol, Cork, Doncaster Sheffield, Dortmund, Dublin, Düsseldorf, East Midlands, Eindhoven, Frankfurt, Gdańsk, Glasgow, Kopenhaga, Kreta, Liverpool, Londyn Luton, Londyn Stanford, Malaga, Malta, Mediolan Bergamo, Monachium, Oslo Rygge, Oslo Torp, Paryż, Paryż Beauvais, Shannon, Warszawa, Warszawa Modlin, Zurych.

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

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

1.4.2 Transport wodny

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



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- w kierunku północnym – z Bałtykiem oraz z Portem Morskim Handlowym w Szczecinie i Świnoujściu,
- w kierunku wschodnim – przez Kanał Gliwicki ze szlakiem wodnym Wisły,
- docelowo także na zachód, po realizacji bezpośredniego połączenia Odry z Dunajem.

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

1.4.3 Transport kolejowy

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

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

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



Rysunek 7 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



- nieczynne
- czynne
- powiat głubczycki
- powiat nyski
- powiat prudnicki
- gm. Grodków (powiat brzeski)

Źródło: Opracowanie własne.

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

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

teren Partnerstwa, a dokładnie przez Głuchołazy, przebiega czeska linia kolejowa relacji Kronov – Jeseník. W ciągu doby z Głuchołaz odchodzą 4 połączenia w kierunku Krnova, jak i Jeseníka. Wskazane połączenie kolejowe jest niezelektryfikowane i jednotorowe.

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

1.5 Przejścia graniczne na obszarze OF PN 2020

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

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

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

1.5.1 Drogowe przejścia graniczne

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

Tabela 11 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020

Nazwa przejścia granicznego	Położenie	Dojazd
Pietrowice – Krnov	powiat głubczycki, gmina Głubczyce	DK 38
Trzebina – Bartultovice	powiat prudnicki, gmina Lubrza	DK 41

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa przejścia granicznego	Położenie	Dojazd
Głuchołazy – Mikulovice	powiat nyski, gmina Głuchołazy	DK 40
Pomorzowiczki – Osoblaha	powiat głubczycki, gmina Głubczyce, miejscowość Pomorzowiczki	DW 417
Konradów – Zlaté Hory	powiat nyski, gmina Głuchołazy, miejscowość Konradów	DW 411
Paczków – Bílý Potok	powiat nyski, gmina Paczków, miejscowość Paczków	DW 382

Źródło: Opracowanie własne.

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

1.5.2 Przejścia małego ruchu granicznego

W związku z przystąpieniem Polski, Czech i Słowacji do strefy Schengen (do której wcześniej należały już Niemcy), z dniem 21 grudnia 2007 r. wszystkie przejścia graniczne tego typu zostały zlikwidowane, a granicę pomiędzy wymienionymi państwami można przekraczać w niemal dowolnym miejscu (restrykcje dotyczą jedynie obszarów chronionych i zamkniętych).

1.5.3 Przejścia kolejowe

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



2 Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego w OF PN 2020

2.1 Charakterystyka Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020

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

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

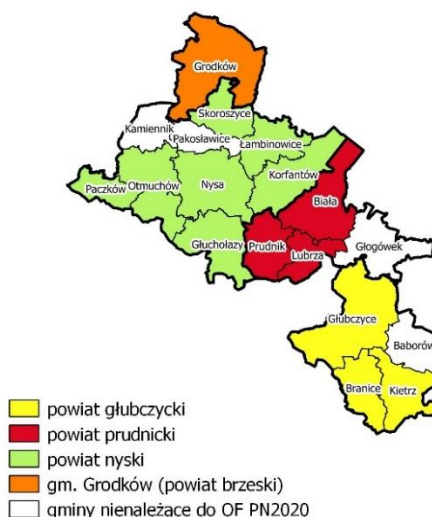
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 8 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 9 Członkowie Partnerstwa Nyskiego



Źródło: Opracowanie własne.

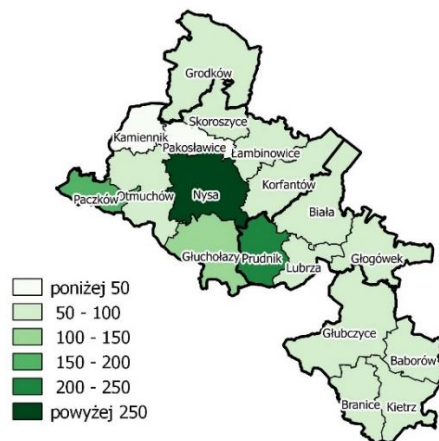
Na terenie partnerstwa mieszka 264 608 osób, co stanowi 26% mieszkańców województwa opolskiego oraz 0,7% mieszkańców Polski. 49% ogółu mieszkańców stanowią kobiety, a 51% mężczyźni. Spośród gmin wchodzących w skład Partnerstwa najczęściej osób mieszka w Nysie – 58 132. Najmniej zaludniona jest Lubrza, w której mieszkają tylko 4 363 osoby⁵. 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.

⁵ Dane z GUS – Bank Danych Lokalnych

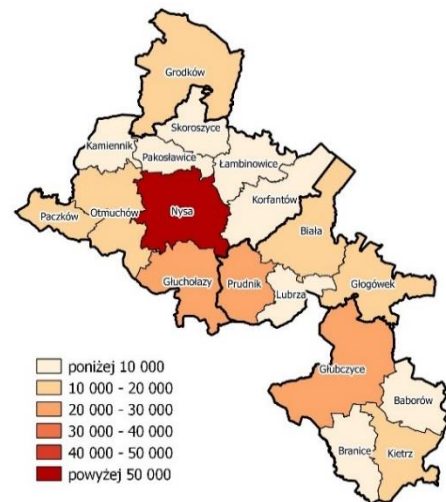


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 10 Gęstość zaludnienia



Rysunek 11 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 12 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.

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



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

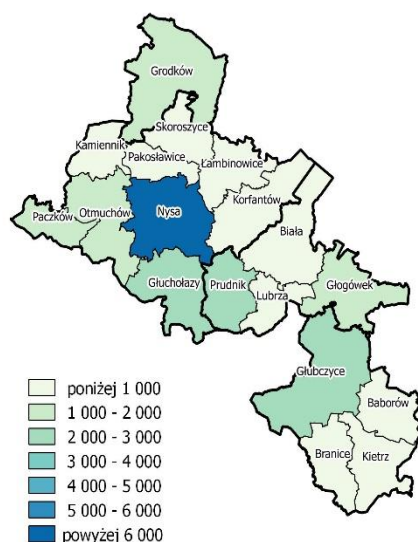
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 13 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020

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

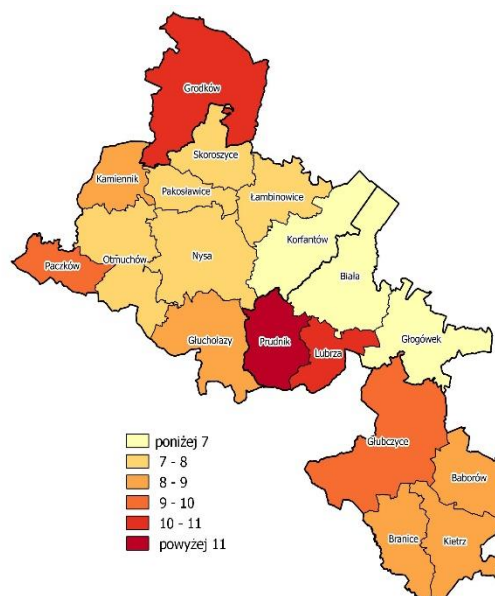
Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Rysunek 12 Liczba podmiotów gospodarczych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

Rysunek 13 Odsetek osób bezrobotnych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS.



2.2 Kierunki rozwoju transportu w perspektywie roku 2020

2.2.1 Poziom europejski

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” uwzględnia kierunki rozwojowe 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.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- 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.

2.2.2 Poziom krajowy



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 pożądanых 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 **zwiększeniu 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



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

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

Usługi komunikacyjne. Ponadto określono cel 2.5. Zwiększenie 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 nabywcza mieszkańców oraz rosnąć przestrzenna mobilność zasobów pracy. Sytuacja ta będzie sprzyjała rozwojowi miast. W Koncepcji ustalono, że ze względu na brak dostatecznie rozwiniętego transportu publicznego mieszkańcy stref podmiejskich są uzależnieni od transportu indywidualnego, co przyczynia się do niewydolności układów transportowych i powstania kongestii. Stąd jednym z celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030 jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.*

„Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025”

Polityka transportowa państwa jest skoncentrowana na sformułowaniu celów rozwojowych i wskazaniu sposobów ich 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



Biuro projektu:

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

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

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, skutkowałą 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,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- 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,
- 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.



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

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

2.2.3 Poziom regionalny



Na poziomie regionalnym opracowana „Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020” jest zgodna zaproponowanymi kierunkami rozwoju w „Strategii Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.” oraz „Planie 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 na obszarze OF PN 2020 (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:



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

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

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

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

„Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Opolskiego”

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

- Cel 1. *Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.*
- Cel 2. *Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym 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.

Kierunki rozwojowe zapisane w dokumentach lokalnych zamieszczone zostały w **załączniku - Matryca zgodności dokumentów strategicznych z poziomem lokalnego z celami Strategii.**



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

3 Diagnoza systemu transportowego na terenie PN 2020

3.1 Metodologia

3.1.1 SWOT

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

- **Siły (S)** – pozytywne atrybuty obszaru, które mogą umożliwić, pobudzać bądź wspierać korzystne zmiany.
- **Słabości (W)** – negatywne czynniki ograniczające możliwość rozwoju obszaru, które wynikają z działania jego władz i mieszkańców.
- **Szanse (O)** – zewnętrzne oddziaływania podmiotów i zjawisk, stwarzające pożądane możliwości rozwoju; niezależne od działań podejmowanych przez władze obszaru.
- **Zagrożenia (T)** – zewnętrzne negatywne oddziaływania i zjawiska utrudniające realizację zamierzeń rozwojowych; niezależne od działań podejmowanych przez władze obszaru.

Aby przeprowadzić analizę SWOT należy zidentyfikować i zhierarchizować kluczowe czynniki mające wpływ na rozwój systemu komunikacyjnego obszaru. Następnie należy przyporządkować je do odpowiednich kategorii – siła, słabość, szansa, zagrożenie. Kolejno, wszystkim elementom w ramach danej kategorii przyporządkowuje się wagę, czyli znaczenie. W ramach poszczególnych kategorii wagi muszą się sumować do 1,00. Kolejnym krokiem jest badanie zależności krzyżowej pomiędzy poszczególnymi elementami za pomocą analizy SWOT oraz zliczenie sumy interakcji pomiędzy elementami w ramach 4 możliwych par. Najwyższa liczba interakcji w ramach możliwych kombinacji, wskazuje na strategię, którą należy wybrać. Dla zobrazowania możliwych strategii przedstawiono macierz wyników analizy SWOT. Jeżeli najwyższa liczba interakcji będzie w kombinacji siły–szanse, to mamy strategię maksymalizowania posiadanych sił i możliwych szans. Jeżeli największa liczba interakcji osiągnie para siły–zagrożenia to otrzymujemy strategię konserwatywną polegającą na maksymalizowaniu sił przy jednoczesnym minimalizowaniu zagrożeń. Strategię konkurencyjną otrzymamy wówczas, gdy największą liczbę interakcji uzyska para słabości–szanse – wtedy strategia będzie orientowana na minimalizowanie posiadanych słabości i maksymalizowanie potencjalnych szans. Strategię defensywną, oznaczającą minimalizowanie posiadanych słabości przy jednoczesnym minimalizowaniu potencjalnych zagrożeń,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

będziemy realizować w sytuacji wystąpienia największej sumy interakcji w parze słabości–zagrożenia.

Tabela 14 Macierz wyników analizy SWOT

	SZANSE (O)	ZAGROŻENIA (T)
SIŁY (S)	strategia agresywna (maxi–maxi)	strategia konserwatywna (maxi–mini)
SŁABOŚCI (W)	strategia konkurencyjna (mini–maxi)	strategia defensywna (mini–mini)

Źródło: Opracowanie własne.

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

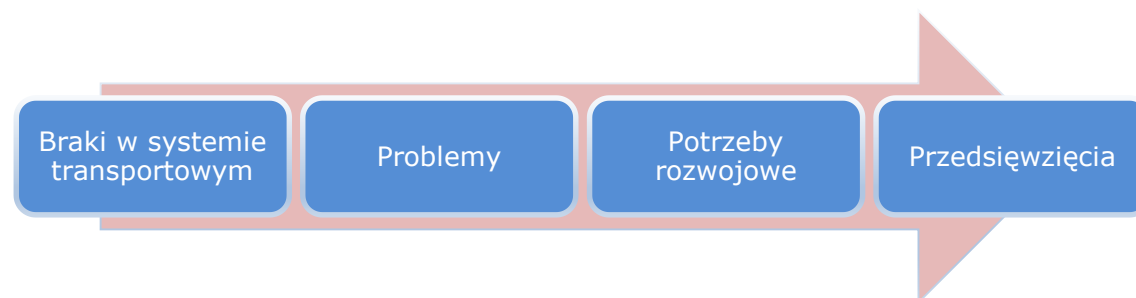
W poniższych tabelach przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane dla trzech głównych systemów transportowych oraz macierzowe zestawienie wyników. W opracowaniu uwzględniono jedynie te kwestie, na które wpływ mają gminy i powiaty zrzeszone w ramach Partnerstwa Nyskiego.

Analiza SWOT stanowiła bazę do dokonania wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb. Analiza wzajemnych zależności między występującymi w systemie siłami i słabościami a także mającymi oddziaływanie na system szansami i zagrożeniami umożliwiła identyfikację problemów rozwojowych, które zostały bezpośrednio przeniesione na potrzeby.

3.1.2 Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych

Na poniższym schemacie przedstawiono logikę prowadzenia analizy od zdefiniowania braków po określenie problemów, potrzeb, a w konsekwencji identyfikacji przedsięwzięć rozwojowych.

Rysunek 14 Schemat analizy: braki – problemy – potrzeby - przedsięwzięcia



Źródło: Opracowanie własne.



Biuro projektu:

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

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

Na podstawie wszystkich analiz przeprowadzonych do tej pory, w szczególności na konsultacjach społecznych oraz rozmowach z przedstawicielami gminy, zidentyfikowano **braki rozwojowe**. Są to wszelkie braki w systemie czy też elementy wymagające usprawnienia, polepszenia, wymiany.

Braki generują **problemy rozwojowe**. Wystąpienie braku (np. wąskie gardło w głównym ciągu komunikacyjnym) spowoduje, że dany obszar straci na atrakcyjności gospodarczej, mieszkaniowej czy też turystycznej. Problemy rodzą już konkretne, najczęściej wymierne konsekwencje dla społeczności lokalnych.

Zidentyfikowane problemy są przyczyną powstawania **potrzeb transportowych**. Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych przedstawiona w niniejszym dokumencie miała na celu zidentyfikowanie wszystkich występujących potrzeb wobec rozwoju systemu transportowego na analizowanym obszarze. Potrzeby rozwojowe są lustrzanym odbiciem problemów rozwojowych występujących w systemie lub mogących pojawić się w najbliższej, przewidywalnej przyszłości. Identyfikacja potrzeb rozwojowych była punktem wyjścia do zdefiniowania projektów rozwojowych - działań. W punkcie dotyczącym analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych, każdej potrzebie transportowej przypisano zatem projekty, których realizacja przyczyni się do rozwiązania problemu/zaspokojenia potrzeby. Szczegółowe określenie działań nastąpi w rozdziale zawierającym rekomendacje strategiczne.

Etapy przeprowadzenia analizy:

Etap 1. Identyfikacja wszystkich potrzeb rozwojowych systemu w oparciu o dotychczasowe analizy, wizje lokalne itp.

Etap 2. Określenie miejsc występowania potrzeb

Wskazano geograficzne występowanie potrzeby, konkretną lokalizację.

Etap 3. Określenie skali występowania potrzeby

- Potrzeby wewnętrzne – dotyczą obszaru jednej gminy
- Potrzeby zewnętrzne – wychodzą poza terytorium jednej gminy

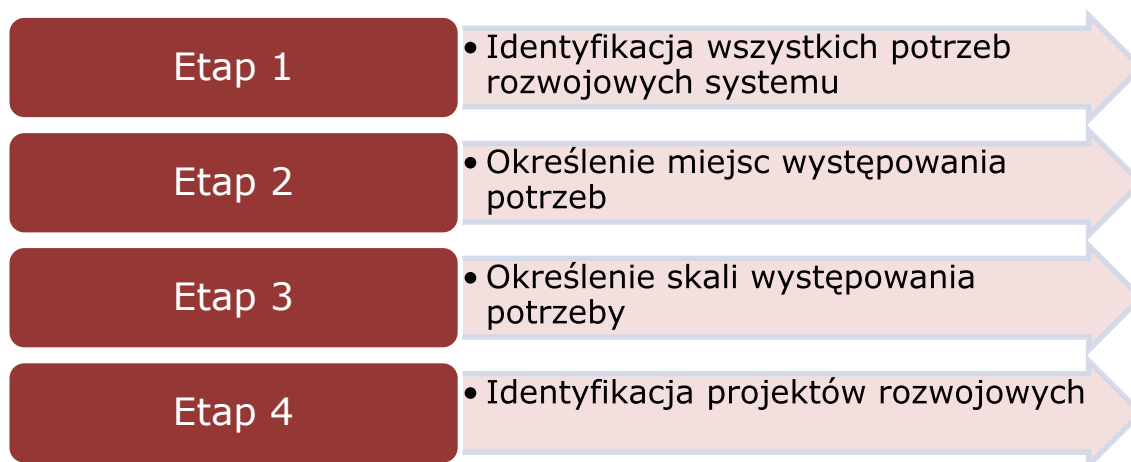
Określenie skali występowania potrzeby ma istotne znaczenie dla definiowania projektów rozwojowych, ich zakresów, źródeł finansowania oraz metodyki wdrażania/realizacji. Inaczej planuje się i realizuje projekty samodzielnie przez jedną gminę, a zupełnie inaczej w partnerstwie. Jednocześnie, jeżeli potrzeba wykracza poza granice jednej gminy, ze względów ekonomicznych korzystniej zrealizować projekt w partnerstwie, ograniczając tym samym koszty stałe ponoszone przy tego rodzaju inwestycjach.

Etap 4. Identyfikacja projektów rozwojowych

W ostatnim etapie dokonano wstępnej identyfikacji projektów rozwojowych. W dalszej części prac, w rozdziale zawierającym rekomendacje strategiczne uszczegółowiono przedsięwzięcia. W dalszej części opracowania (w rozdziale dotyczącym wdrażania strategii) umiejscowiono również działania w czasie.



Rysunek 15 Schemat analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Dokonując analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych nie rozdzielano czy dana potrzeba jest powiązana/jest pochodną uwarunkowań wewnętrznych czy zewnętrznych, nie miało to bowiem znaczenia dla przyjętej metodyki prac oraz zakładanych efektów końcowych.

3.1.1 Analiza wielokryterialna

Porównania dokonano w oparciu o wszystkie dotychczasowe analizy, wiedzę ekspercką osób opracowujących strategię, rozmowy z przedstawicielami gmin, konsultacje społeczne itp. Do analizy przyjęto tylko te kryteria, które stanowić mogą podstawę do hierarchizacji ważności poszczególnych grup przedsięwzięć.

Analizę wielokryterialną przeprowadzono na wysokim poziomie agregacji. Na obecnym etapie tworzenia dokumentu strategicznego, regulującego ogólne założenia prowadzenia polityki transportowej nie jest zasadnie prowadzenie analizy wielokryterialnej na niższym poziomie agregacji. Warunki zewnętrzne są na tyle dynamiczne, że dla każdego projektu analizę należy przeprowadzić niezwłocznie przed realizacją projektu.

Dla poszczególnych kryteriów, w ramach wyodrębnionych podgrup w systemach transportowych przyznano wartości liczbowe od 0 do 4. Im wyższa wartość wskaźnika tym korzystniej.

Następnie pomnożono je przez wagi cząstkowe przypadające dla kryteriów cząstkowych oraz wagi przypadające dla kryteriów głównych: popytowe, gospodarcze, społeczne, ekonomiczne, formalno – prawno – terenowe.



Biuro projektu:

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

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

3.2 Analiza diagnostyczna systemów

3.2.1 Komunikacja publiczna

3.2.1.1 Analiza SWOT systemu komunikacji publicznej

W poniższym punkcie zaprezentowano analizę SWOT dla systemu komunikacji publicznej.

Tabela 15 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji publicznej

KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Obszar Partnerstwa Nyskiego obsługiwany głównie przez: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg.• Duży rynek przewoźników prywatnych na obszarze Partnerstwa.• Istnienie komunikacji miejskiej w Nysie i Prudniku.• Lokalnie występujące porozumienia w sprawie komunikacji publicznej np. pomiędzy MZK Nysa i gminą Otmuchów oraz współpraca pomiędzy przewoźnikami PKS Głubczyce i PKS Racibórz w zakresie wzajemnego honorowania biletów.• Możliwość łatwego rozbudowania infrastruktury punktowej.• Zawarcie porozumienia powiatu nyskiego z gminą Pakosławice i gminą Skoroszyce w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego	<ul style="list-style-type: none">• Niedostosowana do potrzeb mieszkańców liczba połączeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami regionalnymi i pomiędzy ośrodkami regionalnymi a stolicą regionu: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole.• Niska częstotliwość kursowania na analizowanym obszarze autobusów PKS Nysa, PKS Głubczyce, A.• Niedostosowanie rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania dużych zakładów pracy na terenie OF PN.• Niska jakość taboru⁶ (w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych, mały udział pojazdów niskoemisyjnych i energooszczędnych).• Brak integracji między różnymi środkami transportu – brak centrów przesiadkowych.• Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego.• Brak synchronizacji pomiędzy rozkładami jazdy różnych przewoźników.

⁶ Uwaga ta nie dotyczy taboru MZK Nysa.



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

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

KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
	<ul style="list-style-type: none">• Brak wspólnych biletów MZK + PKS, MZK + kolej, PKS + kolej, PKS + prywatny przewoźnik.• Zły stan techniczny większości wiat przystankowych lub ich brak. Brak wyposażenia wiat w schemat przebiegu linii oraz w elementy małej architektury, takiej jak ławki i kosze na śmieci.• Na niektórych przystankach brakuje rozkładów jazdy, a na pozostałych są one nieczytelne i niezrozumiałe.• Duże bezrobocie.• Mała gęstość zaludnienia.• Występowanie rozproszonej zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość rozszerzenia obszaru działania MZK Nysa na gminy ościenne.• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów.• Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych.• Modernizacja połączeń kolejowych z Opolem i Wrocławiem• Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei.• Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.	<ul style="list-style-type: none">• Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji PKS.• Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej.• Zmniejszający się popyt na usługi komunikacji publicznej – na skutek zmian demograficznych oraz zmian preferencji ludności.• Rosnący ruch samochodowy oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu – głównie samochodu.• Ograniczenia w kursowaniu kolei na terenie Partnerstwa.• Widoczna konkurencja pomiędzy prywatnymi przewoźnikami a PKS, objawiająca się w zbliżonych godzinach odjazdu/przyjazdu pojazdów.• Możliwy brak woli współpracy pomiędzy różnymi przewoźnikami.

Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki analizy SWOT dla podsystemu komunikacja publiczna wskazują na strategię defensywną (WT mini-maxi), co oznacza próbę minimalizowania słabości



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

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

i zagrożeń. W środowisku gospodarczym w ramach tej strategii rozważać można następujące postępowania:

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

W przypadku OF PN 2020 realizacja tej strategii jest bardzo trudna, gdyż komunikację publiczną obszaru cechuje występowanie wielu słabości, które dodatkowo pogłębiają realne zagrożenia. Racjonalną strategią dla Partnerstwa może być próba podejmowania wspólnych inicjatyw i porozumień, które z jednej strony będą dążyły do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego, a z drugiej strony będą obniżały koszty jego funkcjonowania. Inną możliwą koncepcją działania, zbieżną z politykami UE jest integracja różnych gałęzi transportu. W przypadku OF PN możliwa jest integracja kolei i komunikacji autobusowej. Integracja powinna odbyć się w trzech płaszczyznach – czasowej, biletowej oraz przestrzennej, poprzez uruchomienie węzłów i centrów przesiadkowych.

Tabela 16 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej

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

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejszymi siłami:

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

Główne słabości:

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



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

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

3.2.1.2 Problemy rozwojowe oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji publicznej

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Na podstawie przeprowadzonych do tej pory analiz zdefiniowano następujące **braki w systemie komunikacji publicznej**:

Tabela 17 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej

Niska częstotliwość kursów komunikacji zbiorowej realizowanych przez PKS (respondenci sugerują zwiększenie częstotliwości) na większości tras komunikacyjnych.
Brak połączeń w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne (soboty oraz niedziele) w większości miejscowości badanego obszaru. Problem ten należy uznać za największą barierę.
Kursowanie komunikacji publicznej PKS w wymiarze jedynie dwóch kursów w ciągu doby w przeważającej liczbie miejscowości. Zauważono, że kursy te nie są kompatybilne z przyjętymi godzinami pracy (zwyczajowo godziny pracy w przedziale 7-17) i godzinami funkcjonowania szkół na terenie OF PN 2020. Brak dopasowania rozkładów jazdy do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy może być istotną barierą w podejmowaniu zatrudnienia lub oznacza konieczność realizowania podróży transportem indywidualnym.
W przeprowadzonych badaniach uczniowie sugerowali, że zdarza się, iż muszą zwalniać się z ostatnich godzin lekcyjnych, aby móc wrócić do domu komunikacją publiczną.
Brak dopasowania rozkładów jazdy MZK Nysa do potrzeb mieszkańców. Zauważono brak kompatybilności z godzinami pracy.
Brak wydrukowanego rozkładu jazdy na przystankach oraz brak schematu linii – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym na punktach przesiadkowych.
Brak jednolitych standardów oznakowania przystanków.
Niska jakość (lub brak) wiat przystankowych.
Brak koordynacji rozkładów jazdy różnych przewoźników na wspólnych ciągach komunikacyjnych.
Niespójna informacja pasażerska lub brak dostępu do informacji u niektórych przewoźników.
Brak synchronizacji czasowej w punktach przesiadkowych.
Brak wspólnych ofert taryfowych umożliwiających korzystanie z różnych linii i różnych przewoźników na podstawie jednego biletu.



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

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

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

Kolej funkcjonująca na obszarze OF PN 2020 nie działa dobrze. Systematycznie zmniejszana jest liczba przystanków obsługujących ruch osobowy i stacji kolejowych. Likwidowane są również poszczególne linie kolejowe (poza obszarem wyznaczania rekomendacji strategicznych)

Źródło: Opracowanie własne.

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

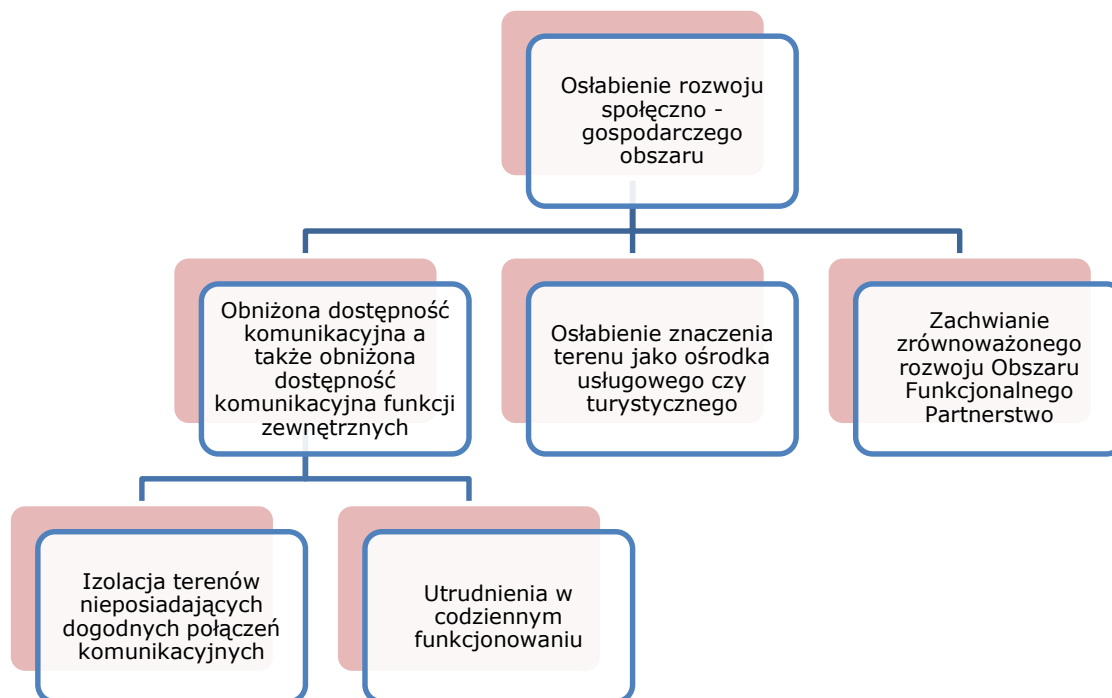
- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru. niesprawny (niedostosowany do popytu) system transportowy stanowić może zasadniczą barierę dla rozwoju każdej jednostki osadniczej. Chodzi tutaj zarówno o połączenia wewnątrz jednostki, jak i zewnętrzne. Transport jest jednym z głównych czynników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



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

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

Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej



Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela prezentuje **potrzeby**, które należy zrealizować. Ostatnia kolumna w tabeli ma określić czy dana potrzeba dotyczy terenów wewnątrz danej gminy lub powiatu czy wychodzi poza wyszczególnioną gminę lub powiat.

Tabela 18 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji publicznej u poszczególnych Partnerów

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Powiat prudnicki	Konieczność utworzenia dodatkowych połączeń	Powiat prudnicki: Prężynka, Trzebina, Radostynia.	w
	Poprawa stanu przystanków i rozkładów jazdy	Cały powiat prudnicki	w
Gmina Biała	Zwiększenie liczby kursów komunikacji publicznej	– Radostynia, Pogórze, Grabina, Nowa Wieś, Żabnik, Józefów, Prężyna. – W mniejszych miejscowościach.	z

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Utworzenie dodatkowych kursów/ połączeń komunikacji publicznej pomiędzy poszczególnymi miejscowościami	– Brak połączeń poza głównymi miejscowościami (Miłowice, Wilków). – Pogórze – Nysa – Radostynia – Biała – Prudnik – Opole – Grabina – Biała – Prudnik – Nysa	Z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Biała	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Biała	w
	Poprawa jakości komunikacji publicznej	Cała gmina Biała	w
Gmina Lubrza	Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej	Cała gmina Lubrza	w
	Utworzenie połączenia komunikacji miejskiej z ościennymi gminami	Cała gmina Lubrza oraz gminy ościenne	Z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Lubrza	w
Gmina Prudnik	Utworzenie tras komunikacyjnych	Trasa 1: Od ul. Skowrońskiego – drogą za Kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki – ul. Andersa – ul. Monte Casino – do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40) Trasa 2: Od ul. Kościuszki – ul. Zwycięstwa – ul. Bora Komorowskiego – ul. Grunwaldzka – do ul. Kościuszki (DK 40)	w
	Poprawa stanu technicznego przystanków autobusowych	Cała gmina Prudnik	w
	Utworzenie odpowiedniej ilości tras komunikacyjnych	Trasa Prudnik – Opole	Z
Powiat nyski	Utworzenie w Nysie przystanku głównego, łączącego ze sobą odjazdy i przyjazdy różnych przewoźników	Nysa	w
	Poprawa stanu technicznego dworców na terenie powiatu nyskiego, dostosowanie	Cały powiat nyski	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych		
Gmina Głuchołazy	Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej	Kolonia Jagiellońska	w
	Utworzenie kursów/ połączeń pomiędzy miejscowościami	Nysa – Stary Las – Charbielin Nysa – Głuchołazy –Jesenik	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Głuchołazy	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	– Przewoźnik prywatny FUN – Przewoźnik z Nysy → Nyski Bus – Przewoźnik PKS – Przewoźnik z Prudnika → Arriva	z
	Poprawa stanu technicznego taboru	Cała Gmina Głuchołazy	w
	Poprawa stanu technicznego przystanków	Przebudowa i modernizacja przystanków i zatok autobusowych: – na trasie Nysa - Głuchołazy w m. Głuchołazy: ul. Wrocławska 1 przystanek; ul. Powstańców Śląskich; – Bodzanów: 3 zatoki, 1 przystanek; – Nowy Świątów: 2 zatoki, 2 przystanki; – Polski Świątów: 2 przystanki, 2 zatoki; – na trasie Prudnik - Głuchołazy w m. Charbielin: 2 zatoki, 2 przystanki.	w
	Poprawa jakości komunikacji publicznej	Cała Gmina Głuchołazy	w
	Poprawienie stanu technicznego i dostosowanie dla osób niepełnosprawnych dworców na terenie Gminy Głuchołazy wraz z uruchomieniem dworców Głuchołazy Miasto z możliwością zatrzymania się czeskiego pociągu z linii 343 oraz dworca w miejscowości Pokrzywna wraz z poprawieniem stanu infrastruktury kolejowej pozwalającej na rozwinięcie połączenia kolejowego z Republiką Czeską	Dworce i infrastruktura kolejowa w Gminie Głuchołazy.	w
	Brak węzła przesiadkowego	Utworzenie węzła przesiadkowego na terenie Gminy Głuchołazy.	w

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina / Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Korfantów	Utworzenie dodatkowej ilości kursów, dopasowanie rozkładów do potrzeb mieszkańców	Cała gmina Korfantów	w
	Obniżenie cen biletów – utworzenie zniżek handlowych i promocji	OF PN 2020	z
	Dostosowanie infrastruktury np. stanu przystanków	OF PN 2020; Jegielnica, Gryzów, Myszowice, Niesiebudowice, Pleśnica, Przydroże Małe, Rączka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węza, Wielkie Łąki, Włodary, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Rzymkowice, Przydroże Wielkie, Rynarcice, Przechód, Stara Jamka, Puszcyna.	w
Gmina Łambinowice	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Bielice, Drogoszów, Mańkowiec, Sowin, Lasocice.	w
	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Łambinowice – Niemodlin, Drogoszów–Nysa, Bielice – Nysa Bielice – Opole	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Łambinowice	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	Cała gmina Łambinowice	w
	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej	Cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie tras łączących sołectwa gminy	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowiec, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.	w
	Poprawa stanu przystanków autobusowych na terenie gminy	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowiec, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.	w
	Poprawa stanu infrastruktury kolejowej	Cała gmina Łambinowice	w
Konieczność zorganizowania tras komunikacyjnych	Linia Korfantów – Łambinowice	z	



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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Nysa	Utworzenie głównego przystanku łączącego kursy różnych przewoźników i umożliwiającego sprawną zmianę jednego środka transportu na inny	Cała gmina Nysa	w
	Poprawa stanu przystanków w sołectwach gminy Nysa	Wszystkie sołectwa gminy Nysa	w
Gmina Otmuchów	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	- Meszno - Sarnowice - Lubiatów - Lasowice - Ligota Wielka	w
	Utworzenie kursów/ połączeń pomiędzy miejscowościami komunikacją publiczną	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa - Wójcice	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa - Wójcice	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	Cała gmina Otmuchów	w
	Dostosowanie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej oraz propozycja wydłużenia trasy do końca miejscowości Jarnołów	Połączenia: - Otmuchów – Kałków - Otmuchów – Wierzbno - Wierzbno – Nysa przez Buków - Kijów – Nysa - Jarnołów	z
	Poprawa stanu infrastruktury przystankowej oraz rozkładów jazdy	Gmina Otmuchów, w szczególności sołectwa: Wójcice, Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów.	w

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Utworzenie połączeń pomiędzy sołectwami gminy a Otmuchowem i Nysą	<ul style="list-style-type: none">- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie- Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów – Nysa- Jarnołów – Otmuchów – Nysa- Skomunikowanie sołectwa Kijów z Otmuchowem oraz Nysą- Skomunikowanie sołectwa Kałków z innymi sołectwami.	z/w
Gmina Paczków	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Kursy powiatowe – publiczne: Paczków – Unikowice – Ujeździec – Dziewiętilice – Trzeboszowice – Ścibórz	z
	Utworzenie kursów/ połączeń komunikacją publiczną pomiędzy miejscowościami	Połączenia z miejscowościami w obrębie gminy: Lisie Kąty, Kozielno	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Wszystkie przystanki w gminie Paczków	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów różnych przewoźników	Cała gmina Paczków Cały powiat nyski	w/z
	Poprawa stanu technicznego taboru	Przewoźnicy – operatorzy usług przewozowych	z
	Poprawa stanu technicznego przystanków	Cała gmina Paczków	w
	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej	Cała gmina Paczków	w
	Poprawa stanu dworca autobusowego w Paczkowie	Gmina Paczków (działka 326/2)	w
Gmina Skoroszyce	Utworzenie dodatkowych połączeń	<ul style="list-style-type: none">- Skoroszyce – Opole przez Sidzinę- Skoroszyce – Sidzina przez Giełczyce	w
	Poprawa stanu przystanków osobowych kolejowych oraz autobusowych	Cała gmina Skoroszyce	w
	Utworzenie dodatkowych połączeń	Nysa – Opole przez Makowice	z
Powiat głubczycki	Poprawa stanu taboru PKS Głubczyce, propozycja zamiany autobusów na busy	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	w
	Propozycja przebudowy dworca PKS w Głubczycach oraz budowa parkingu	Głubczyce	w
	Poprawa stanu taboru PKS Głubczyce, konieczność zamiany autobusów na busy	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	z



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Utworzenie kursów transgranicznych	Cały powiat głubczycki, Czechy	z
Gmina Branice	Poprawa stanu taboru komunikacji publicznej	Gmina Branice: modernizacja taboru komunikacji publicznej realizującego kursy na terenie gminy	w
	Dostosowanie liczby kursów komunikacji publicznej	Gmina Branice: zwiększenie liczby połączeń z Branic do sołectw gminy	w
	Poprawa stanu zatoczek autobusowych oraz wiat przystankowych	<ul style="list-style-type: none">- Zajezdnia autobusowa w centrum Branic- Zajezdnia przystankowa w Lewicach- Brak wiat przystankowych: Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc, trasa z Uciechowic do Wiechowic przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz)- Brak zatoczki autobusowej: Włodzienin Kolonia	w
Gmina Kietrz	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Cała gmina Kietrz poza połączeniami Kietrz – Racibórz, Głubczyce – Kietrz. Brak połączenia z Czechami	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Kietrz	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	Cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie przystanku głównego w Kietrzu	Kietrz, Rynek ul. Długa	w
Gmina Głubczyce	Zorganizowanie centrum przesiadkowego	Głubczyce, ul. Dworcowa	w
	Dopasowanie ilości kursów do potrzeb mieszkańców oraz ujednoczenie rozkładów jazdy	Cała gmina Głubczyce	w
	Utworzenie wspólnego rozkładu jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Głubczyce	w
	Poprawa stanu taboru i przystanków oraz poprawa jakości wykonywanych usług	Cała gmina Głubczyce	w

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina / Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Grodków	Poprawa stanu taboru komunikacji publicznej	Cała gmina Grodków	w
	Dostosowanie częstotliwości i godzin kursowania komunikacji publicznej	Cała gmina Grodków	w
	Utworzenie węzła przesiadkowego	Dworzec PKP/PKS przy ul. Warszawskiej w Grodkowie oraz okolice dworca m.in. plac przy dworcu, teren w kierunku stadionu przez ul. Warszawską i ul. Sportową.	w

Źródło: Opracowanie własne.

Transport publiczny na terenie gmin Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem tego stanu rzeczy jest zbyt mała częstotliwość kursowania poszczególnych linii autobusowych (w skrajnych przypadkach wynosi ona 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują też, że 80% codziennych podróży odbywa się przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochodu). Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną można by osiągnąć poprzez zmianę częstotliwości kursowania pojazdów – dostosowanie jej do potrzeb mieszkańców, czyli do godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży.

3.2.2 Komunikacja drogowa

3.2.2.1 Analiza SWOT

W poniższym punkcie zaprezentowano analizę SWOT dla systemu komunikacji publicznej.

Tabela 19 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji drogowej

TRANSPORT DROGOWY	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">Potencjał turystyczny obszaru.Rolniczy charakter obszaru.Występowanie wysokiej klasy gleb oraz znacząca lesistość obszaru.Położenie Partnerstwa Nyskiego na skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych w układzie wschód-zachód.Wykształcona sieć powiązań drogowych o różnych funkcjach i różnym znaczeniu.	<ul style="list-style-type: none">Starzenie się społeczeństwa.Odpyływanie ludzi młodych i wykształconych do dużych ośrodków miejskich.Duże bezrobocie.Mała gęstość zaludnienia.Występowanie rozproszonych zabudowy oraz rozpiętych ulicówek.



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

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

TRANSPORT DROGOWY

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sieć znaczących dróg wojewódzkich na obszarze Partnerstwa.• Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa.• Dobre drogowe połączenia ze stolicą województwa (Opolem) oraz pomiędzy głównymi miastami Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami.• Dobre drogowe połączenia z autostradą A4. | <ul style="list-style-type: none">• Zły stan dróg powiatowych i gminnych, zarówno pod względem parametrów jak i stanu nawierzchni.• Znaczny odsetek dróg gruntowych sklasyfikowanych w kategorii dróg gminnych.• Zły stan dróg transportu rolnego.• Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.• Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych i postojowych w miejscowościach Partnerstwa.• Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.• Brak obwodnicy Kietrza.• Niezadawalający stan obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów).• Niskie nakłady przeznaczone na rozwój i utrzymanie sieci dróg wszystkich kategorii – ograniczone budżety na realizację inwestycji. |
|--|--|

SZANSE

- Przebieg przez województwo i część Partnerstwa III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN-T (autostrada A4).
- Atrakcyjne położenie Partnerstwa na pograniczu polsko-czeskim.
- Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich.
- Istnienie Nyskiej Strefy Ekonomicznej.
- Istnienie „Grodzowskiej Podstrefy - Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej INVEST-PARK”.
- Nysa ośrodkiem szkolnictwa wyższego.

ZAGROŻENIA

- Zwiększenie ilości pojazdów na drogach, co powoduje powstanie zjawiska kongestii.
- Zwiększający się ruch samochodowy.
- Zły stan dróg powoduje zwolnienie tempa rozwoju gospodarczego obszaru Partnerstwa oraz zmniejszenie jego atrakcyjności dla inwestorów i turystów.
- Zagrożenie dla środowiska, spowodowane przeciążeniem ruchu drogowego.
- Wzrost liczby wypadków drogowych, spowodowany złym stanem dróg.
- Brak połączeń drogowych do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41.

**Biuro projektu:**

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

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

TRANSPORT DROGOWY

- Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji.
- Brak wystarczających środków finansowych na inwestycje, remonty oraz bieżące utrzymanie dróg.
- Brak wypracowanych polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów.
- Duże ośrodki przemysłowe w Opolu i Wrocławiu – konkurencja w przyciąganiu inwestorów.

Źródło: Opracowanie własne.

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

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

Tabela 20 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego

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

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze siły:

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

Główne słabości:

- Zły stan technicznych dróg gminnych i powiatowych na terenie Partnerstwa.



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

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

- Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.
- Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.

3.2.2.2 Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze komunikacji drogowej i parkingów

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

Tabela 21 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów

Brak jednolitego standardu jakości dróg układu komunikacyjnego w wymiarze powiązań zewnętrznych i wewnętrznych (brak spójności chodników, ścieżek rowerowych, jakości nawierzchni itp.).
Rozczłonkowanie przestrzenne gmin na mniejsze miejscowości, sołectwa lub przysiółki oraz, w związku z tym, występowanie na analizowanych terenach rozproszonej zabudowy co utrudnia dostęp do komunikacji publicznej.
Historycznie ukształtowane ciągi komunikacyjne, przebiegające przez centra jednostek osadniczych.
Brak obwodnic miast i miejscowości, przez które przechodzą znaczące ciągi komunikacji tranzytowej.
Występowanie terenów cennych rolniczo oraz cennych przyrodniczo – utrudniają one wytyczenie nowych dróg.
Zły stan techniczny mostów i kładek na rzekach lub niewystarczająca ich liczba przerzucona przez ciągi wodne.
Brak węzła obsługującego zjazd na autostradę A4 poprzez DW 414 w okolicy Prószkowa z kierunku Prudnika.
Trwała rozbudowa jednostek osadniczych na przestrzeni lat powoduje, że: <ul style="list-style-type: none">- Następują zmiany w strukturze sieci osadniczej.- Ciągi komunikacyjne nabierają charakteru ulic.- Drogi i ulice charakteryzują się niskimi parametrami technicznymi (niewystarczająca szerokość jezdni, pobocza, chodnika lub brak pobocza/chodnika).- Stale wzrasta ruch kołowy, w tym wielotonowy.- Zbyt bliska wzajemna zabudowa ogranicza możliwość łatwej modernizacji dróg.- Następuje gwałtowny wzrost motoryzacji – a tym samym, wzrost natężenia ruchu drogowego.



Biuro projektu:

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

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

- Ruch tranzytowy nakłada się na lokalny ruch kołowy, co stwarza coraz większe utrudnienia i powoduje niszczenie dróg.

Źródło: opracowanie własne.

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

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

– Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

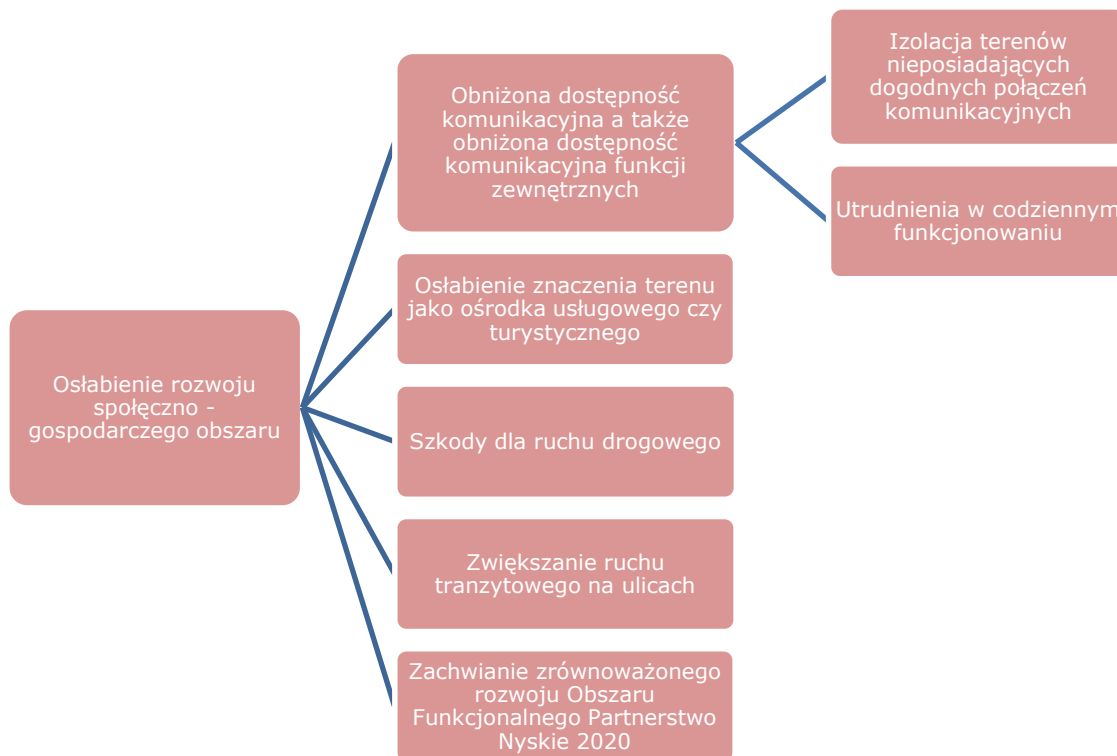


Biuro projektu:

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

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

Rysunek 17 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów



Źródło: Opracowanie własne.

Poniższa tabela prezentuje **potrzeby**, które należy zaspokoić w zakresie transportu drogowego. Ostatnia kolumna w tabeli ma określić czy dana potrzeba dotyczy terenów wewnątrz danej gminy lub powiatu czy wychodzi poza wyszczególnioną gminę lub powiat.

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 22 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji publicznej u poszczególnych Partnerów

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Powiat prudnicki	Konieczność utworzenia dodatkowych połączeń	Powiat prudnicki: Prężynka, Trzebina, Radostynia.	w
	Poprawa stanu przystanków i rozkładów jazdy	Cały powiat prudnicki	w
Gmina Biała	Zwiększenie liczby kursów komunikacji publicznej	– Radostynia, Pogórze, Grabina, Nowa Wieś, Zabnik, Józefów, Prężyna. – W mniejszych miejscowościach.	z
	Utworzenie dodatkowych kursów/ połączeń komunikacji publicznej pomiędzy poszczególnymi miejscowościami	– Brak połączeń poza głównymi miejscowościami (Miłowice, Wilków). – Pogórze – Nysa – Radostynia – Biała – Prudnik – Opole – Grabina – Biała – Prudnik – Nysa	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Biała	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Biała	w
	Poprawa jakości komunikacji publicznej	Cała gmina Biała	w
Gmina Lubrza	Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej	Cała gmina Lubrza	w
	Utworzenie połączenia komunikacji miejskiej z ościennymi gminami	Cała gmina Lubrza oraz gminy ościenne.	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Lubrza	w
Gmina Prudnik	Utworzenie tras komunikacyjnych	Trasa 1: Od ul. Skowrońskiego – drogą za Kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki – ul. Andersa – ul. Monte Casino – do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40) Trasa 2: Od ul. Kościuszki – ul. Zwycięstwa – ul. Bora Komorowskiego – ul. Grunwaldzka – do ul. Kościuszki (DK 40)	w



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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Poprawa stanu technicznego przystanków autobusowych	Cała gmina Prudnik	w
	Utworzenie odpowiedniej ilości tras komunikacyjnych	Trasa Prudnik – Opole	z
Powiat nyski	Utworzenie w Nysie przystanku głównego, łączącego ze sobą odjazdy i przyjazdy różnych przewoźników	Nysa	w
	Poprawa stanu technicznego dworców na terenie powiatu nyskiego, dostosowanie peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych	Cały powiat nyski	w
Gmina Głuchołazy	Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej	Kolonia Jagiellońska	w
	Utworzenie kursów/ połączeń pomiędzy miejscowościami	Nysa – Stary Las – Charbielin Nysa – Głuchołazy –Jesenik	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Głuchołazy	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	– Przewoźnik prywatny FUN – Przewoźnik z Nysy → Nyski Bus – Przewoźnik PKS – Przewoźnik z Prudnika → Arriva	z
	Poprawa stanu technicznego taboru	Cała Gmina Głuchołazy	w
	Poprawa stanu technicznego przystanków	Przebudowa i modernizacja przystanków i zatok autobusowych: – na trasie Nysa - Głuchołazy w m. Głuchołazy: ul. Wrocławska 1 przystanek; ul. Powstańców Śląskich; – Bodzanów: 3 zatoki, 1 przystanek; – Nowy Świętów: 2 zatoki, 2 przystanki; – Polski Świętów: 2 przystanki, 2 zatoki; – na trasie Prudnik - Głuchołazy w m. Charbielin: 2 zatoki, 2 przystanki.	w

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Poprawa jakości komunikacji publicznej	Cała Gmina Głuchołazy	w
	Poprawienie stanu technicznego i dostosowanie dla osób niepełnosprawnych dworców na terenie Gminy Głuchołazy wraz z uruchomieniem dworców Głuchołazy Miasto z możliwością zatrzymania się czeskiego pociągu z linii 343 oraz dworca w miejscowości Pokrzywna wraz z poprawieniem stanu infrastruktury kolejowej pozwalającej na rozwinięcie połączenia kolejowego z Republiką Czeską	Dworce i infrastruktura kolejowa w Gminie Głuchołazy.	w
	Brak węzła przesiadkowego	Utworzenie węzła przesiadkowego na terenie Gminy Głuchołazy.	w
Gmina Korfantów	Utworzenie dodatkowej ilości kursów, dopasowanie rozkładów do potrzeb mieszkańców	Cała gmina Korfantów	w
	Obniżenie cen biletów – utworzenie zniżek handlowych i promocji	OF PN 2020	z
	Dostosowanie infrastruktury np. stanu przystanków	OF PN 2020; Jegielnica, Gryzów, Myszowice, Niesiebędowice, Pleśnica, Przydroże Małe, Rączka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węza, Wielkie Łąki, Włodary, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Rzymkowice, Przydroże Wielkie, Rynarcice, Przechód, Stara Jamka, Puszczyca.	w
Gmina Łambinowice	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Bielice, Drogoszów, Mańkowiec, Sowin, Lasocice.	w
	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Łambinowice – Niemodlin, Drogoszów–Nysa, Bielice – Nysa Bielice – Opole	z
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Łambinowice	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	Cała gmina Łambinowice	w
	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej	Cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie tras łączących sołectwa gminy	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowiec, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice	w



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
		Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.	
	Poprawa stanu przystanków autobusowych na terenie gminy	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowice, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice.	w
	Poprawa stanu infrastruktury kolejowej	Cała gmina Łambinowice	w
	Konieczność zorganizowania tras komunikacyjnych	Linia Korfantów – Łambinowice	z
Gmina Nysa	Utworzenie głównego przystanku łączącego kursy różnych przewoźników i umożliwiającego sprawną zmianę jednego środka transportu na inny	Cała gmina Nysa	w
	Poprawa stanu przystanków w sołectwach gminy Nysa	Wszystkie sołectwa gminy Nysa	w
Gmina Otmuchów	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	- Meszno - Sarnowice - Lubiatów - Lasowice - Ligota Wielka	w
	Utworzenie kursów/ połączeń pomiędzy miejscowościami komunikacją publiczną	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa - Wójcice	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa - Wójcice	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	Cała gmina Otmuchów	w
	Dostosowanie częstotliwości kursowania komunikacji publicznej oraz propozycja	Połączenia: - Otmuchów – Kałków	z

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	wydłużenia trasy do końca miejscowości Jarnołów	- Otmuchów – Wierzbno - Wierzbno – Nysa przez Buków - Kijów – Nysa - Jarnołów	
	Poprawa stanu infrastruktury przystankowej oraz rozkładów jazdy	Gmina Otmuchów, w szczególności sołectwa: Wójcice, Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiatów.	w
	Utworzenie połączeń pomiędzy sołectwami gminy a Otmuchowem i Nysą	- Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie - Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów – Nysa - Jarnołów – Otmuchów – Nysa - Skomunikowanie sołectwa Kijów z Otmuchowem oraz Nysą - Skomunikowanie sołectwa Kałków z innymi sołectwami.	z/w
Gmina Paczków	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Kursy powiatowe – publiczne: Paczków – Unikowice – Ujeździec – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz	z
	Utworzenie kursów/ połączeń komunikacją publiczną pomiędzy miejscowościami	Połączenia z miejscowościami w obrębie gminy: Lisie Kąty, Kozielno	w
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Wszystkie przystanki w gminie Paczków	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów różnych przewoźników	Cała gmina Paczków Cały powiat nyski	w/z
	Poprawa stanu technicznego taboru	Przewoźnicy – operatorzy usług przewozowych	z
	Poprawa stanu technicznego przystanków	Cała gmina Paczków	w
	Poprawa jakości usług komunikacji publicznej	Cała gmina Paczków	w
	Poprawa stanu dworca autobusowego w Paczkowie	Gmina Paczków (działka 326/2)	w



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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
Gmina Skoroszyce	Utworzenie dodatkowych połączeń	– Skoroszyce – Opole przez Sidzinę – Skoroszyce – Sidzina przez Gielczyce	w
	Poprawa stanu przystanków osobowych kolejowych oraz autobusowych	Cała gmina Skoroszyce	w
	Utworzenie dodatkowych połączeń	Nysa – Opole przez Makowice	z
Powiat głubczycki	Poprawa stanu taboru PKS Głubczyce, propozycja zamiany autobusów na busey	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	w
	Propozycja przebudowy dworca PKS w Głubczycach oraz budowa parkingu	Głubczyce	w
	Poprawa stanu taboru PKS Głubczyce, konieczność zamiany autobusów na busey	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	z
	Utworzenie kursów transgranicznych	Cały powiat głubczycki, Czechy	z
Gmina Branice	Poprawa stanu taboru komunikacji publicznej	Gmina Branice: modernizacja taboru komunikacji publicznej realizującego kursy na terenie gminy	w
	Dostosowanie liczby kursów komunikacji publicznej	Gmina Branice: zwiększenie liczby połączeń z Branic do sołectw gminy	w
	Poprawa stanu zatoczek autobusowych oraz wiat przystankowych	– Zajezdnia autobusowa w centrum Branic – Zajezdnia przystankowa w Lewicach – Brak wiat przystankowych: Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc, trasa z Uciechowic do Wiechowic przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz) – Brak zatoczki autobusowej: Włodzienin Kolonia	w
Gmina Kietrz	Utworzenie dodatkowych kursów komunikacją publiczną	Cała gmina Kietrz poza połączeniami Kietrz – Racibórz, Głubczyce – Kietrz. Brak połączenia z Czechami	w

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

Gmina / Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew. / Zew.
	Poprawa stanu tablic z rozkładem jazdy lub ich utworzenie	Cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Kietrz	w
	Poprawa stanu technicznego taboru i przystanków	Cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie przystanku głównego w Kietrz	Kietrz, Rynek ul. Długa	w
Gmina Głubczyce	Zorganizowanie centrum przesiadkowego	Głubczyce, ul. Dworcowa	w
	Dopasowanie ilości kursów do potrzeb mieszkańców oraz ujednoczenie rozkładów jazdy Utworzenie wspólnego rozkładu jazdy różnych przewoźników	Cała gmina Głubczyce	w
	Poprawa stanu taboru i przystanków oraz poprawa jakości wykonywanych usług	Cała gmina Głubczyce	w
Gmina Grodków	Poprawa stanu taboru komunikacji publicznej	Cała gmina Grodków	w
	Dostosowanie częstotliwości i godzin kursowania komunikacji publicznej	Cała gmina Grodków	w
	Utworzenie węzła przesiadkowego	Dworzec PKP/PKS przy ul. Warszawskiej w Grodkowie oraz okolice dworca m.in. plac przy dworcu, teren w kierunku stadionu przez ul. Warszawską i ul. Sportową.	w

Źródło: Opracowanie własne.

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



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

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

3.2.3 Infrastruktura pieszo – rowerowa

3.2.3.1 Analiza SWOT

W niniejszym punkcie przedstawiono analizę SWOT infrastruktury pieszo – rowerowej

Tabela 23 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT infrastruktury pieszo - rowerowej

INFRASTRUKTURA ROWEROWA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Ekologiczny charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportowych.• Duży potencjał rekreacyjny obszaru OF PN 2020.• Występowanie załączkowej infrastruktury rowerowej w gminach OF PN – widoczne ścieżki rowerowe.	<ul style="list-style-type: none">• Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych.• Brak ścieżek rowerowych pomiędzy gminami a ich sołectwami.• Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.• Stosowanie lokalnych systemów oznakowania tras i ścieżek rowerowych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość przejęcia przez gminy terenów nieczynnych linii kolejowych i zagospodarowania ich na ścieżki rowerowe – na wzór gminy Grodków.• Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu.• Możliwość spójnego uzupełniania istniejącej sieci ścieżek rowerowych na terenie partnerstwa poprzez budowę nowych ciągów.• Przyjęcie przez wszystkich Partnerów jednolitego standardu oznakowania tras rowerowych.• Możliwość dojścia do porozumienia z Lasami Państwowymi w zakresie	<ul style="list-style-type: none">• Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras rowerowych.• Brak środków finansowych i zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów.



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

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

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

wyznaczenia leśnych ścieżek rowerowych.

- Wzrost świadomości ekologicznej.
- Globalne bogacenie się ludności.
- Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych, w tym środków unijnych.

Źródło: Opracowanie własne.

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

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

Tabela 24 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej

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

Źródło: Opracowanie własne.

Najważniejsze siły:

- Duży potencjał turystyczny obszaru.
- Występowanie załączkowej infrastruktury oraz aprobaty społecznej na realizację dalszych inwestycji.

Główne słabości:

- Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych
- Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Podsumowując otrzymane wyniki analizy SWOT, najbardziej prawdopodobną i realną orientacją rozwojową dla obszaru Partnerstwa Nyskiego jest strategia agresywna (SO). Wyniki pokazują, że należy podejmować ambitne przedsięwzięcia rozwojowe, gdyż w najbliższym czasie można spodziewać się dobrych warunków dla ich realizacji – m.in. możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji, zwiększenie świadomości ekologicznej mieszkańców, moda na zdrowy i aktywny tryb życia.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Ponadto regulacje unijne koncentrują się wokół usprawnienia mobilności i integracji różnych środków transportu na obszarze UE. W tym celu wsparcie finansowe będzie kierowane na rozwój komunikacji publicznej, w tym szynowej, oraz na rozwój infrastruktury rowerowej.

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

3.2.3.2 Problemy oraz analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych OF PN 2020 w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej

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

Tabela 25 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej

Brak spójności infrastruktury na przebadanych trasach rowerowych.
Część fragmentów tras wytyczono w pasie drogowym dróg publicznych, co stanowi utrudnienie zarówno dla rowerzystów, jak i dla poruszających się pojazdami mechanicznymi.
Regułą jest zmiana typu nawierzchni na większości analizowanych tras.
Mała ilość infrastruktury około rowerowej w postaci stojaków, gdzie bezpiecznie można pozostawić rower.
Występowanie miejsc, w których oznakowanie szlaków urywa się (zaobserwowano, że ścieżki rowerowe w Czechach cechują się większą intensywnością oznakowania oraz umieszcza się na nich większe znaki, które są bardziej widoczne dla rowerzystów)

Źródło: Opracowanie własne.

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

- Osłabienie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru.
- Obniżona dostępność komunikacyjna analizowanego terenu, a także obniżona dostępność komunikacyjna funkcji zewnętrznych, z których korzystają mieszkańcy gmin. Chodzi tutaj o dojazdy do pracy, do miejsc edukacji, ale także



Biuro projektu:

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

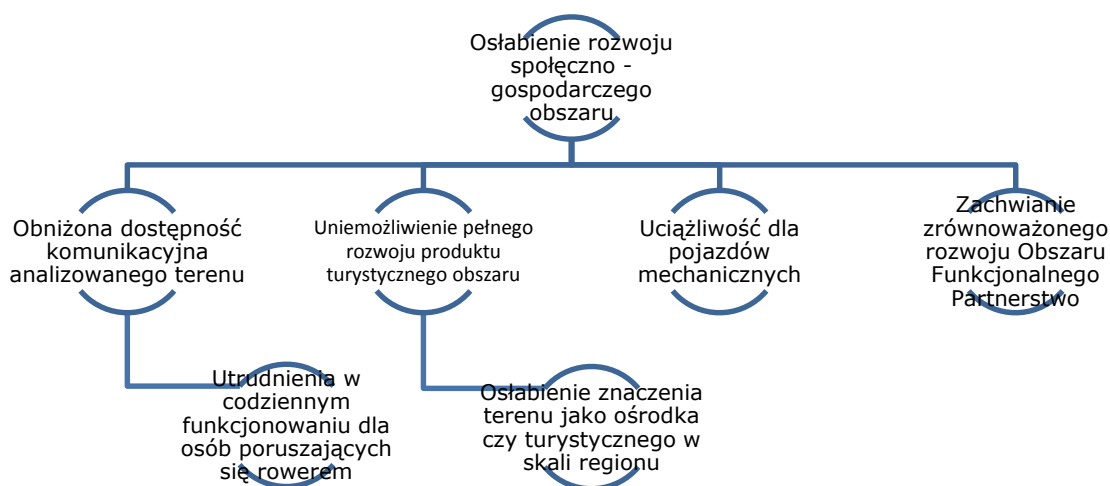
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

do ośrodków regionalnych, bowiem część mieszkańców wykorzystuje rower do komunikacji w tym zakresie.

- Uniemożliwienie pełnego rozwoju produktu turystycznego obszaru. Aktywne formy spędzania wolnego czasu nabierają coraz większego znaczenia, a więc w tym obszarze należy poszukiwać potencjału rozwojowego.
- Osłabienie znaczenia terenu jako ośrodka czy turystycznego w skali regionu.
- Utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu dla osób poruszających się rowerem.
- Uciążliwość dla pojazdów mechanicznych, w przypadku kiedy brak ścieżek rowerowych powoduje korzystanie przez rowerzystów z dróg.
- Zachwianie zrównoważonego rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

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

Rysunek 18 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie analizy braków i problemów rozwojowych zidentyfikowano potrzeby rozwojowe.



Tabela 26 Zidentyfikowane potrzeby w zakresie infrastruktury pieszo - rowerowej u poszczególnych Partnerów

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Powiat prudnicki	Utworzenie ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	Ścieżki rowerowe <ul style="list-style-type: none">– Prudnik: ul. Nyska, ul. Słowicza, Stawy– Prudnik – Dębowiec– Prudnik – Głuchołazy (przez Pokrzywną)– Biała – Prudnik– Lubrza – Prudnik– DW 414 Biała – Lubrza – Prudnik– DK 40– Dębowiec (budownictwo jednorodzinne)– Niemysłowice (las – były tereny zalewowe – tama) Montaż stojaków rowerowych w Prudniku: <ul style="list-style-type: none">– Bank Zachodni, ul. Piastowska– Przy Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1, ul. Gimnazjalna– Przy instytucjach użyteczności publicznej: Urząd Miasta oraz Starostwo Powiatowe– W Parku Miejskim w Prudniku	w/z
Gmina Biała	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	1) Gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobusz – Dębina – Moszna – Ogiernicze – Łącznik – Chrzelice – Pogórze – Biała 2) Biała – Prudnik 3) Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 (Dębina do granic gminy Biała w kierunku Opoli, o łącznej długości około 7 km). Inwestycja z uwzględnieniem elementów małej architektury i oświetlenia. 4) Rynek w Białej oraz okolice kościołów, budynków użyteczności publicznej, sklepów itd.	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	– Cała gmina – Biała – Pogórze	w/z
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	– Cała gmina – Brak stojaków (Rynek Biała)	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	Cała gmina (dotychczas wyznaczono tu tylko jedną ścieżkę rowerową)	w

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie oznakowania ścieżek rowerowych	- Biała - Dębina	w
	Utworzenie ścieżek i miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru	- Biała - granica gminy w kierunku Opola - Rynek w Białej oraz teren przy kościołach, budynkach użyteczności publicznej, sklepach itd.	w
	Utworzenie ścieżek rowerowych oraz konieczność montażu stojaków rowerowych	- Gmina Biała trasa: Gostomia - Żabnik - Krobusz - Dębina - Moszna - Pogórze - Łącznik - Biała - Biała - Prudnik	z
Gmina Lubrza	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Lubrza - Prudnik Trzebina - Prudnik - Jasiona - Skrzypiec Słoków - Olszynka - Laskowice - Lubrza	w
	Utworzenie miejsc, których można bezpiecznie pozostawić rower	Szkoła Lubrza, instytucje publiczne, Dom Kultury	w
	Utworzenie połączeń z Prudnikiem	Lubrza - Prudnik	z
	Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego oraz ścieżek rowerowych	- Droga wojewódzka nr 414 w granicach administracyjnych gminy Lubrza - Droga krajowa nr 41 Trzebina - Prudnik - Droga prowadząca z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżowic	z



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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Gmina Prudnik	Zwiększenie ilości ścieżek rowerowych oraz utworzenie spójnego systemu tras rowerowych w mieście i na terenie gminy	Gmina Prudnik: Trasa 1: ul. Dąbrowskiego - ul. Poniatowskiego - klasztor Ojców Franciszkanów. Trasa 2: od ul. Dąbrowskiego - ul. Strzelecka - ul. Bora Komorowskiego -ul. Działkowa - wyjazd 1 na DK 40 w Łące Prudnickiej (ul. Zamkową) - wyjazd 2 - trasa wzdłuż ul. Chocimskiej w kierunku przysiółek Chocim. Trasa 3: Prudnik - Łąka Prudnicka wzdłuż drogi DK 40. Trasa 4: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż drogi za kościółem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40)- w kierunku Lubrza- Biała wzdłuż drogi wojewódzkiej. nr 414. Trasa 5: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż odcinka drogi obwodowej ul. Jesionkowa - ul. Soboty - ul. Wiejska w kierunku Trzebiny -droga przez działki - ul. Łucznicza- Al. Lipowa. Trasa 6: Prudnik ul. Nyska -Niemysłowice w kierunku na Rudziczkę wzdłuż drogi DK 41- zjazd na drogę w kierunku Ścinawy Małej. Trasa 7: Od Al. Lipowa (transformator) wzdłuż byłego poligonu wojskowego od klasztoru Prudnik Las - sanktuarium.	w/z
Powiat nyski	Utworzenie ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	Drogi powiatowe oraz krajowe na terenie gminy Nysa, Głuchołazy oraz Otmuchów	w

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
Gmina Głuchołazy	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Głuchołazy – Podlesie – Jarnońtówek – Pokrzywna – Czechy	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	Głuchołazy – Nysa DW 411 DK 40 Prudnik – Głuchołazy	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	Cała Gmina Głuchołazy	z
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	Cała Gmina Głuchołazy	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	Na terenie gminy przebiega trasa MTB Maja Włoszczowska – jest to trasa górską	w
	Utworzenie oznakowania ścieżek rowerowych	Brak symboli – inne oznaczenia ścieżek po stronie polskiej i czeskiej	w
	Zmiana preferencji dotyczących wyboru przez mieszkańców i turystów jako miejsca wypoczynku Republiki Czeskiej	Można zauważyć, że zarówno mieszkańcy obszaru, jak i osoby przyjezdne (turyści) wolą jeździć do Czech i tam korzystać z infrastruktury turystycznej, która w Czechach jest lepiej rozwinięta	w
	Utworzenie ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych	- Głuchołazy – Podlesie – Jarnońtówek – Pokrzywna – Czechy - DK 40 (od granicy państwa do gminy Prudnik) - DW 411 (od granicy państwa do gminy Nysa)	w/z
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	Cały obszar partnerstwa	z	
Gmina Korfantów	Utworzenie wystarczającej ilości ścieżek rowerowych	- Korfantów – Park – Rynarcice – Przydroże – Szwedzka Górka – Rączka – Korfantów (10 km) - Korfantów – Stara Jamka – Rzymkowice – Kuźnica Ligocka – Borek – Przechód – Włostowa – Korfantów (22 km) - Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km) - Korfantów – Park w Lipnie (18 km) - Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km)	w



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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie ścieżek rowerowych	<ul style="list-style-type: none">- Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km)- Korfantów – Park w Lipnie (18 km)- Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km)	z
Gmina Łambinowice	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	Cała gmina Łambinowice	w
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	Cała gmina Łambinowice	w
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	Autobusy kursujące na terenie gminy	w
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	Miejsca użytku publicznego	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	Cała gmina Łambinowice	w
Gmina Nysa	Utworzenie ścieżek rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych	<ul style="list-style-type: none">- Rozbudowa istniejącej sieci ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych- Okolice miasta Nysa: Rynek – Celna – Prudnicka – Mickiewicza (3 km)- Wzdłuż koryta rzeki w Nysie (5 km)- Nysa, Franciszkańska – most Kościuszki – Nysa, Słowackiego (6 km)- Nysa, Wojska Polskiego – Jagiełły – Nowowiejska – Podolska – Kusocińskiego – Prusa – Sudecka – Rodziewiczówny – Mickiewicza (ciąg pieszo-rowerowy o długości 5,5 km)- Miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice (około 8 km)- Gmina Nysa: Nysa – Vidnava (CZ) – INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z CZECHAMI- Nysa skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i Asnyka – Podkamień – Przełęk – Polski Świątów – Nowy Świątów – Rudawa – Bodzanów – Głuchołazy INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z GMINĄ GŁUCHOŁAZY- Budowa ścieżek wokół Jeziora Nyskiego- Przystosowanie trasy Szlakiem Nyskich Zabytków dla komunikacji rowerowej.- Nysa – Kubice – Domaszkowice – Lipowa – Hajduki Nyskie – Podkamień –	w/z

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
		Morów – Koperniki – Nadziejów – Jodłów – Kalków – Nysa (65 km)	
	Utworzenie leśnych ścieżek rowerowych	Gmina Nysa: Lipowa, Domaszkowice, Kubice, Wyszków Śląski, Koperniki, Jodłów, Nadziejów (łącznie około 25 km) Miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice (około 8 km) Rusocin – Nysa (wzdłuż DW 406)	w
	Propozycja zorganizowania ścieżek rowerowych na nasypach kolejowych nieczynnych linii kolejowych	Cała gmina Nysa	w
Gmina Otmuchów	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	Brak w: Wójcicach, Grądach, Mesznie, Sarnowice – Lubiatów, Lasowice Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno Jarnołów – granica z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Otmuchów Kijów – Nysa Kijów – Jarnołów Kijów – Sławniowice Kijów – Burgrabice Budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Nysą i jej sołectwami	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg	Otmuchów – Paczków Otmuchów – Kałków Sarnowice – Paczków Nieradowice – Otmuchów Jarnołów – granica z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Kałków Wierzbno – Nysa Kijów – Nysa	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	Gmina Otmuchów	w
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	Grądy, Meszno, Lubiatów, Lasowice	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno Śliwice – Kałków – Brak	w/z



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie ścieżki rowerowej o charakterze rekreacyjnym wokół Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	w
	Utworzenie ścieżek rowerowych wzdłuż głównych dróg	- Otmuchów – Paczków (około 14 km, DK 46) - Otmuchów – Kałków (około 9 km) - Sarnowice – Paczków (około 14 km) - Nieradowice – Otmuchów (około 3 km) - Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów (około 7 km) - Wierzbno – Kałków (około 5 km)	w/z
	Utworzenie ścieżek o charakterze rekreacyjnym	- Skomunikowanie ścieżkami rowerowymi Kijowa z Burgrabicami, Sławniowicami oraz Jarnołowem – około 15 km - Kałków, Buków, Wierzbno, Wierzbno Zwierzyniec – Otmuchów – około 25 km - Ścieżki łączącej Jezioro Nyskie, Otmuchowskie oraz Paczkowskie – około 40 km	w/z
	Utworzenie miejsc bezpiecznego pozostawienia rowerów	Gmina Otmuchów: - Meszno - Lubiatów - Lasowice	w
Gmina Paczków	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Cała gmina Paczków Paczków – Kozielnio – Topola – Doboszowice	w/z
	Utworzenie trasy wzdłuż znaczących dróg – istnieją trasy wzdłuż dróg powiatowych: „Szlak Czarownic”	Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	Cała gmina Paczków	w
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	Cała gmina Paczków	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	Wzdłuż głównych tras w gminie	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	Cała gmina Paczków	w/z
	Utworzenie oznakowania ścieżek rowerowych	Cała gmina Paczków	w
	Dostosowanie taboru komunikacji publicznej do przewozu rowerów oraz utworzenie miejsc, w których możliwe jest bezpieczne pozostawienie roweru	Cała gmina Paczków	w

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie ciągów rowerowych oraz ujednolicenie oznakowania istniejących ścieżek	<ul style="list-style-type: none">- Paczków – Kozielno – Topola – Doboszowice (Topola i Doboszowice zlokalizowane są w województwie dolnośląskim)- Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice- Kozielno – Ścibórz	z
Gmina Skoroszyce	Utworzenie ciągów rowerowych oraz tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Skoroszyce: <ul style="list-style-type: none">- Skoroszyce Park (PGR)- Mroczkowa (kościółek)- Skoroszyce – Chróścina: trasa obok cmentarza, Park Chróścina, trasa rowerowa do kościółka w Sidzinie (w stronę Malerzowic i Niemodlina)	w
	Zwiększenie ilości terenów o charakterze rekreacyjnym Propozycja zaadaptowania byłego lotniska wojskowego w Starym Grodkowie na tereny o charakterze rekreacyjnym	Gmina Skoroszyce: Stary Grodków	w
Powiat głubczycki	Utworzenie ścieżek rowerowych do Czech i ich połączenia z trasami czeskimi	<ol style="list-style-type: none">1. Gmina Głubczyce – Branice - Kietrz – Baborów – Czechy (32 km).2. Opawica (Czechy) – Dobieszów – Równe – Gołuszowice – Głubczyce (20 km).3. Trasa od czeskiej Osoblahy wzdłuż granicy polsko-czeskiej przez aglomerację Głubczyc, Branice, Kietrz w kierunku czeskiej Opawy.	w
Gmina Branice	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Branice: <ul style="list-style-type: none">Branice – Uvalno (CZ)Włodzienin – Branice - Boboluszki – Czechy	w/z
Gmina Kietrz	Utworzenie ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjno-edukacyjnym	<ul style="list-style-type: none">- Kietrz – Nasiedle – Branice- Kietrz – Wojnowice- Kietrz – Baborów- Kietrz – Pilszcz – Opawa- Kietrz – Ściborzyce Wlk. – granica państwa- Połączenie w jedną całość już istniejących dróg rowerowych	w/z
	Utworzenie trasy rowerowej przebiegającej wzdłuż znaczących dróg	<ul style="list-style-type: none">- DW 416- DW 420	w/z
	Stworzenie możliwości przewozu roweru transportem publicznym	Cała gmina Kietrz	w/z



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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
	Utworzenie miejsc, w których można bezpiecznie zostawić rower	Cała gmina Kietrz	w
	Poprawa bezpieczeństwa na ścieżkach rowerowych	Cała gmina Kietrz	w
	Ujednoczenie sieci ścieżek/ tras rowerowych	Kietrz ul. Głowackiego w stronę Gródczanek	w
	Utworzenie odpowiedniego oznakowania ścieżek rowerowych	Cała gmina Kietrz	w
	Utworzenie ciągów rowerowych	- Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW ORAZ MIASTEM OPAWA (CZ) - Ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami	w/z
Gmina Głubczyce	Utworzenie ciągów rowerowych	- Gmina Głubczyce: ul. Dworcowa – Gołuszowice – Gadzowice – Lwowiany – Głubczyce - Gmina Głubczyce: droga Zawiszyce – Głubczyce	w
	Utworzenie ciągu rowerowego	Głubczyce, park miejski	w
	Utworzenie miejsc do bezpiecznego zostawienia roweru	Zawiszyce	w
	Utworzenie ciągów rowerowych	- Gmina Głubczyce – Krnov (CZ) - Zubrzyce – Włodzienin (gmina Branice)	z
Gmina Grodków	Utworzenie ciągów rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych	1. Tereny rekreacyjne Gminy Grodków. 2. Ciągi rowerowe z Grodkowa do miejscowości Nowa Wieś Mała (uzupełnienie istniejącej sieci tras – ul. Wrocławska, ul. Sienkiewicza) 3. Ciąg pieszo – rowerowy ulicami Słowackiego – Kasztanową – Szkolną – Morcinka – Kościuszki - Konopnickiej – Żeromskiego – Sienkiewicza. Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: 4. Grodków – Wójtowice – Gałązczyce - do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin). 5. Lipowa Śląska – Osiek – Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).	w/z
	Utworzenie miejsc do bezpiecznego pozostawienia roweru	Grodków – miejsca użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miasta, kościół, dworzec), ul. Rynek, ul. Sportowa (stadion)	w

**Biuro projektu:**

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

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

Gmina/ Powiat	Potrzeba	Lokalizacja	Wew./ Zew.
		i basen) oraz przy terenach rekreacyjnych w Gminie Grodków.	

Źródło: Opracowanie własne.

Mogłoby się wydawać, że ścieżki rowerowe są najmniej istotnym elementem w całym systemie transportowym. Należy jednak mieć na względzie, że infrastruktura pieszo – rowerowa służy nie tylko przemieszczaniu się mieszkańców ale także, a może przede wszystkim jest istotnym elementem z punktu widzenia rozwoju turystyki.

3.3 Analiza wielokryterialna

Analizę wielokryterialną zastosowano w celu określenia ważności realizacji przedsięwzięć.

W ramach komunikacji publicznej wydzielono inwestycje w zintegrowane centra przesiadkowe ze względu na ich specyfikę. Pozostałe inwestycje ujęto w jedną grupę. W ramach komunikacji drogowej wyodrębniono:

- inwestycje drogowe,
- inwestycje w infrastrukturę parkingową.

Ostatnim systemem są ciągi piesze i rowerowe.

Tabela 27 Uzasadnienie zastosowania przyjętych kryteriów w analizie wielokryterialnej

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
1	Kryteria popytowe	System transportowy jest najważniejszym układem w strukturze OF PN 2020, warunkującym jego dalszy rozwój przestrzenny, gospodarczy itp. Cały system powinien być jednocześnie dostosowany do potrzeb wszystkich użytkowników OF PN 2020. Drogi powinny odpowiadać przeznaczeniu terenów przez jakie przebiegają oraz zapotrzebowaniu użytkowników tych terenów na transport. Transport publiczny musi spełniać kryteria użyteczności zgłaszane przez podróżujących, aby Ci mogli swobodnie przemieszczać się. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna umożliwić zaspokojenie zapotrzebowania mieszkańców na przemieszczenie się oraz służyć celom turystycznym.
1.1	Popyt mieszkańców	
1.2	Popyt podmiotów gospodarczych	
2	Kryteria gospodarcze	



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

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

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
2.1	Ważność z punktu widzenia rozwoju gospodarczego terenu	<p>Drogi warunkują połączenia transportowe przedsiębiorców, stanowią o ich dostępności, powinny zapewniać płynny ruch w ciągu całej doby, a przede wszystkim w godzinach szczytu, czyli intensywnego dojazdu do pracy i powrotów z niej. Transport publiczny powinien odpowiadać charakterowi prowadzonej działalności, zapewniać dostęp do oferty przedsiębiorców dla osób przemieszczających się komunikacją publiczną oraz umożliwiać pracownikom szybkie dotarcie do pracy oraz gwarantującym bezpieczny powrót.</p> <p>Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna również odpowiadać na zapotrzebowanie w zakresie przemieszczania się, ale przede wszystkim być odpowiedzią na politykę rozwoju turystyki. Ma to szczególnie istotne znaczenie na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo, bowiem aktywne formy spędzania wolnego czasu z roku na rok nabierają na znaczeniu. Należy się zatem oczekiwać, że w przyszłości ta gałąź gospodarki będzie rosła na sile.</p>
2.2	Możliwość przeobrażenia się w wąskie gardło systemu	<p>Szczególnie istotnym dla analizy perspektyw rozwoju systemu transportowego jest identyfikacja wąskich gardeł. Nawet przy doskonale rozwiniętym systemie drogowym, jedno wąskie gardło może zdekoncentrować ruch w całej gminie. Podobnie w transporcie publicznym, gdzie należy prowadzić systematyczną obserwację zapotrzebowania na usługi transportowe aby uniknąć maksymalnych przeciążeń oraz zapewnić zaspokojenie zgłaszanego popytu. Brak połączeń komunikacją publiczną w miejscach oraz o intensywności odpowiadającej zapotrzebowaniu, może stanowić istotne ograniczenie rozwojowe.</p>
2.3	Znaczenie dla rozwoju turystyki	<p>System drogowy i komunikacja publiczna warunkują dostępność terenów dla turystów. Infrastruktura pieszo – rowerowa jest jedną z gałęzi służących rozwojowi turystyki.</p>
3	Kryteria społeczne	<p>System transportowy musi być całkowicie dostosowany do potrzeb mieszkańców analizowanego terenu.</p>

**Biuro projektu:**

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

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

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
3.1	Ważność z punktu widzenia dojazdów do terenów mieszkaniowych	Aby mówić o terenach dogodnych mieszkaniowo musi być zapewniony sprawny system transportowy: <ul style="list-style-type: none">– poprzez sieć dróg odpowiadającą gęstości zaludnienia oraz przestrzennego rozmieszczenia jednostki osadniczej– sprawny system komunikacji publicznej– utrzymanie infrastruktury pieszo – rowerowej w granicach odpowiadających zgłaszanemu popytowi
3.2	Ważność z punktu widzenia dojazdów do pracy	Zarówno system dróg, jak i komunikacja publiczna, powinny zapewniać sprawny dojazd do pracy oraz powrót z niej. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna odpowiadać zapotrzebowaniu zgłaszanemu w tym zakresie.
3.3	Ważność z punktu widzenia dotarcia do miejsc edukacji	Zarówno system dróg, jak i komunikacja publiczna, powinny zapewniać sprawny dojazd do miejsc edukacji oraz powrót z nich. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna odpowiadać zapotrzebowaniu zgłaszanemu w tym zakresie.
3.4	Ważność z punktu widzenia dotarcia do generatorów ruchu	Pożądanym jest aby system dróg jak i komunikacja publiczna zapewniały sprawny dojazd do generatorów ruchu oraz powrót z nich. Infrastruktura pieszo – rowerowa powinna odpowiadać zapotrzebowaniu zgłaszanemu w tym zakresie.
4	Kryteria ekonomiczne	Kryterium ekonomicznemu przypisano najmniejszą rangę. Z jednej strony powinno być ono uwzględnione przy podejmowaniu decyzji o realizacji przedsięwzięć, z drugiej natomiast nie należy się przesadnie kierować oszczędnościami, bowiem tworzenie systemu transportowego w sprzeczności ze zgłaszanym zapotrzebowaniem, może istotnie wpłynąć na rozwój społeczno – gospodarczy terenu, co w konsekwencji będzie miało negatywne odzwierciedlenie na finansach gmin oraz budżetach gospodarstw domowych.
4.1	Koszty realizacji projektów w ramach poszczególnych systemów	
4.2	Koszty eksploatacyjne	
5	Kryteria formalno – prawno - terenowe	W kryteriach tych uwzględniono formalne bariery mogące pojawić się w trakcie realizacji inwestycji,



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

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

Lp.	Kryteria	Uzasadnienie trafności zastosowania kryterium
5.1	Środowiskowe bariery realizacji inwestycji	a których wstępna i ogólna identyfikacja była możliwa na tym etapie dla grup projektów na przyjętym poziomie agregacji. Szczegółową identyfikację barier, które mogą przeszkodzić w realizacji konkretnych projektów, należy przeprowadzić na etapie analizy wdrożeniowej przedsięwzięcia.
5.2	Akceptacja mieszkańców	
5.3	Występowanie obszarów i obiektów objętych ochroną archeologiczną i konserwatorską	
5.4	Przeszkody terenowe	

Źródło: opracowanie własne.

W poniższej tabeli przedstawiono wagi przyznane poszczególnym kryteriom w analizie wielokryterialnej.

Tabela 28 Wagi przyznane kryteriom w analizie wielokryterialnej

LP.	Kryteria	Wagi	
1	Kryteria popytowe	25	100
1.1	Popyt mieszkańców		50
1.2	Popyt podmiotów gospodarczych		50
2	Kryteria gospodarcze	20	100
2.1	Ważność z punktu widzenia rozwoju gospodarczego terenu		35
2.2	Możliwość przeobrażenia się w wąskie gardło systemu		35
2.3	Znaczenie dla rozwoju turystyki		30
3	Kryteria społeczne	20	100
3.1	Ważność z punktu widzenia dojazdów do terenów mieszkaniowych		30
3.2	Ważność z punktu widzenia dojazdów do pracy		30
3.3	Ważność z punktu widzenia dotarcia do miejsc edukacji		30

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

LP.	Kryteria	Wagi	
3.4	Ważność z punktu widzenia dotarcia do generatorów ruchu		10
4	Kryteria ekonomiczne	17	100
4.1	Koszty realizacji projektów w ramach poszczególnych systemów		50
4.2	Koszty eksploatacyjne		50
5	Kryteria formalno-prawno-terenowe	18	100
5.1	Środowiskowe bariery realizacji inwestycji		25
5.2	Akceptacja mieszkańców		25
5.3	Występowanie obszarów i obiektów objętych ochroną archeologiczną i konserwatorską		25
5.4	Przeszkody terenowe		25
RAZEM		100	-----

Źródło: opracowanie własne.

Dla poszczególnych kryteriów, w ramach wyodrębnionych podgrup w systemach transportowych przyznano wartości liczbowe od 0 do 4. Im wyższa wartość wskaźnika tym korzystniej.

Tabela 29 Wyniki analizy wielokryterialnej

Lp.	Elementy systemu transportowego	Wynik analizy wielokryterialnej
1	Inwestycje związane z transportem publicznym	3,38
2	Inwestycje drogowe	3,28
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	2,36
4	Inwestycje w infrastrukturę parkingową	2,34
5	Inwestycje w ciągi piesze i rowerowe	1,93

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.



Zgodnie z wynikami analizy, najważniejszym podsystemem w systemie transportowym jest transport publiczny, bez zintegrowanych centrów przesiadkowych, które zostały wyodrębnione. Jednak wg kryterium:

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- popytowego (uwzględniając popyt zgłaszany przez użytkowników OF PN 2020),
- gospodarczego (ze względu na znaczenie dla gospodarczego rozwoju terenu),
- społecznego (uwzględniając społeczne aspekty rozwojowe),
- formalno – prawno – terenowego (ze względu na bariery formalne, prawne oraz wynikające z ukształtowania terenu).

to transport drogowy jest najważniejszy. Zajął on drugie miejsce w rankingu analizy ze względu na wysokie koszty projektów zdefiniowanych w tym obszarze.

Kolejną inwestycją są zintegrowane centra przesiadkowe, a następnie infrastruktura parkingowa. Ostatnie miejsce w analizie wielokryterialnej zajęły ścieżki rowerowe. Inwestycji w tym zakresie nie należy marginalizować, a jedynie mieć na względzie iż inwestycje drogowe i w komunikację publiczną są pilniejsze i im należy przypisać priorytet.

Analizę wielokryterialną przeprowadzono dla poszczególnych grup projektów. Wspólne działania gmin, zidentyfikowane jako projekty realizowane przez minimum 2 gminy, wynikają z logiki interwencji. Są one wdrażane w życie w sytuacji, kiedy przedsięwzięcie dotyczy co najmniej tych dwóch gmin: leżą na terytorium co najmniej dwóch gmin lub bezpośrednie efekty realizacji projektu dotyczą co najmniej dwóch gmin. Kierując się tymi wytycznymi w strategii zdefiniowano następujące projekty wspólne:

- Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.
- Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.
- Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.
- Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.
- Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.
- Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.



Biuro projektu:

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

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

4 Strategiczne rekomendacje rozwojowe

4.1 Matryca rekomendacji strategicznych

Tabela 30 Matryca rekomendacji strategicznych

Misja
Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.
Wizja
Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy: <ul style="list-style-type: none">– Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.– Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).– Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszania się.– Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.– Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.– Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji w mieście wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.
Cel główny
Celem realizacji niniejszej strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez: <ul style="list-style-type: none">– Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,– Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego wyprzedzającego aktualne zapotrzebowanie, który:<ol style="list-style-type: none">1. będzie przepustowy,



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

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

2. zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych, 3. zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom, 4. będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych. Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników OF PN 2020 oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.								
Cele strategiczne								
CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN						
Kierunki działań w ramach 1 celu strategicznego			Kierunki działań w ramach 2 celu strategicznego			Kierunki działań w ramach 3 celu strategicznego		
KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	KIERUNEK DZIAŁAŃ 1.4: Ograniczenie emisji CO ₂ poprzez zakup niskoemisyjnego taboru	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach	KIERUNEK DZIAŁAŃ 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych	KIERUNEK DZIAŁAŃ 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych

Źródło: opracowanie własne.



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

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

4.2 Wizja rozwoju oraz misja dokumentu

MISJA

Aktywizacja wszystkich podmiotów (funkcjonujących w sektorze transportu na Obszarze Funkcjonalnym Partnerstwa Nyskiego) do podejmowania działań, które zapewnią, iż system transportowy w zakładanej perspektywie czasowej będzie całkowicie dostosowany do poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, a więc zapewni płynne przemieszczanie się osób i pojazdów.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, strategiczny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacji publicznej, komunikacji drogowej oraz infrastruktury pieszo-rowerowej. Strategia powinna być dokumentem bazowym dla prowadzonej polityki w obszarze transportu.

Do roku 2030 Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie posiadał system transportowy:

Prorozwojowy – system funkcjonował będzie w taki sposób, aby maksymalnie przyczynić się/umożliwić rozwój społeczny i gospodarczy. Będzie jednym z elementów budujących konkurencyjność lokalną, atrakcyjność inwestycyjną oraz atrakcyjność turystyczną.

Nowoczesny – wykorzystujący nowoczesne rozwiązania w branży; posiadający nowoczesny tabor i układ ciągów komunikacyjnych wyprzedzający zapotrzebowanie (zbudowany z uwzględnieniem przyszłego zapotrzebowania).

Spójny wewnętrznie oraz otwarty na zewnątrz – władze lokalne zrealizują i realizować będą w dalszym ciągu spójną politykę transportową, z poszanowaniem wspólnych celów. Tam, gdzie jest to uzasadnione, projekty zrealizowane/realizowane będą w partnerstwie co umożliwi optymalizację kosztów. Jednocześnie system transportowy będzie łączył się z systemami zewnętrznymi w celu zapewnienia sprawności przemieszczania się

Bezpieczny – system będąc przepustowym i wydolnym w każdym podsystemie zapewni bezpieczeństwo podróżującym.

Prośrodowiskowy – będący przyjazny środowisku. Wszystkie inwestycje prowadzone w obszarze transportu prowadzone będą w taki sposób, aby jak najbardziej wyeliminować ich negatywny wpływ na środowisko.

Integrujący – umożliwiający korzystanie z różnych funkcji na OF PN 2020 wszystkich jego mieszkańców integrując ich tym samym.

Cele strategiczne

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

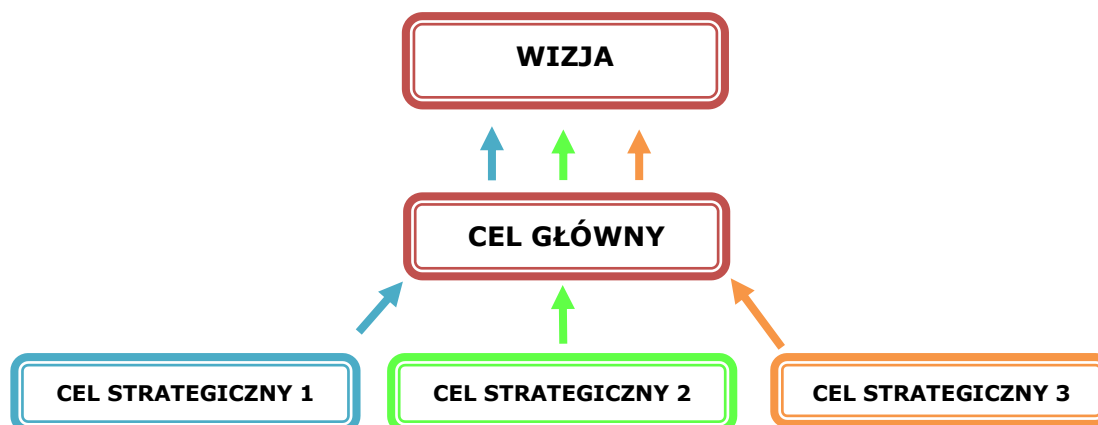
tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

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

Rysunek 19 Zależność między wizją rozwoju a celami



Źródło: Opracowanie własne.

Na podstawie wizji rozwoju zdefiniowano cel główny:

CEL GŁÓWNY

Celem realizacji niniejszej strategii jest stworzenie do roku 2030 efektywnego systemu transportowego na obszarze OF PN 2020 poprzez:

- Optymalizację funkcjonowania systemu transportu publicznego, co oznacza, że mieszkańcy będą mogli zaspokoić popyt na transport publiczny na poziomie adekwatnym do zgłaszanego zapotrzebowania,
- Zapewnienie wydolnego systemu transportu drogowego wyprzedzającego aktualne zapotrzebowanie, który:
 - o będzie przepustowy,
 - o zapewni dostęp do terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych,
 - o zapewni bezpieczeństwo jego użytkownikom,
 - o będzie wyposażony w wystarczającą ilość miejsc parkingowych.
- Wybudowanie sieci infrastruktury pieszo – rowerowej będącej odpowiedzią na zapotrzebowanie użytkowników obszaru oraz zapotrzebowanie branży turystycznej.

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie będzie terenem przyjaznym dla mieszkańców i przedsiębiorców, który cechuje się wysoką jakością systemu komunikacyjnego, jego spójnością i dostępnością. Będzie miejscem sprawnego



Biuro projektu:

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

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

i bezpiecznego transportowania towarów i przemieszczania się osób – indywidualnie bądź zbiorowo. Teren z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

Cele strategiczne i określone w następnym punkcie kierunki rozwojowe definiują pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. W ramach opracowania *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wyróżniono następujące cele strategiczne:

Rysunek 20 Cele strategiczne

CEL STRATEGICZNY 1:

Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 2:

Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN

CEL STRATEGICZNY 3:

Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN

Źródło: Opracowane własne.

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

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego, odzwierciedlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów przemieszczania się, pozostających w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Zakup nowoczesnego i ekologicznego niskoemisyjnego taboru przystosowanego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych oraz dostosowanego do przepływu rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.
- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej terenu OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc służących do odpoczynku.

- Budowa nowych ciągów dróg, usytuowanych z dala od zabudowy mieszkaniowej
 - w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miast.

Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom regionu, docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy.



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

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

4.3 Kierunki działań

W ramach poszczególnych celów strategicznych zdefiniowano następujące kierunki działań (**kierunki działań należy utożsamiać z celami szczegółowymi**):

Rysunek 21 Kierunki działań



Źródło: Opracowanie własne.



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

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

4.4 Przedsięwzięcia

4.4.1 Działania w ramach pierwszego celu strategicznego

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

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

Z przeprowadzonych analiz, wynika że głównymi problemami 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.

Tabela 31 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 1: Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	
Biała	– Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.
Branice	– Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.
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 dojazdów pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów. – Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.
Głubczyce	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.
Grodków	– Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.
Kietrz	– Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrzu.
Korfantów	– Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.
Łambinowice	– Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice.



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	
	– 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. – Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.
Paczków	– Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system). – Budowa zatok autobusowych.
Prudnik	– Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania). – Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik. – Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku. – Przebudowa zatok autobusowych. – Centrum przesiadkowego przy dworcu PKP.
Skoroszyce	– Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.
Powiat głubczycki	– Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.
Powiat nyski	– Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o. – Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego. – Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.
Powiat prudnicki	– Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.
OF PN 2020	– Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020. – Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej. – Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa. – Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w systemie komunikacji publicznej oszacowano na ponad 120 mln zł.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 32 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego**

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Inwestycje związane z transportem publicznym (z całej wartości wydzielono inwestycje związane z modernizacją dworców oraz ze zintegrowanymi centrami przesiadkowymi)	120 488 000,00 zł
2	Inwestycje związane z modernizacją dworców	14 000 000,00 zł
3	Zintegrowane centra przesiadkowe	9 500 000,00 zł

Źródło: Opracowanie własne.

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

Największą przeszkodą w korzystaniu z transportu publicznego wskazywaną przez mieszkańców jest brak dobrego połączenia – wskazało ją 34,00% osób. Problematyczny okazuje się również długi czas oczekiwania na pojazdy komunikacji publicznej, który został wskazany przez 19,06% osób. Jako najważniejszy czynnik generujący problemy z dostępnością do publicznego transportu, mieszkańcy wybrali brak dobrego połączenia – najwięcej tego typu odpowiedzi padło w Nysie (15,13%), a najmniej w Lubrzy (2,57%). Długi czas oczekiwania był najczęściej wybierany w Nysie (17,15%), a najrzadziej w Lubrzy (1,70%). Za czynnik utrudniający uznano także wysokie koszty, odpowiedź ta najczęściej pojawiała się w Grodkowie (15,79%), a najrzadziej w Korfantowie (0,23%).

Największa liczba mieszkańców wskazała, że czynnikiem, który zachęciłby ich do zaczenia korzystania z komunikacji publicznej, jest częstsze kursowanie komunikacji publicznej (28,39% badanych). Aż 25,80% osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Ilość ankietowanych, którą częstsze kursowanie komunikacji publicznej skłoniłoby do zmiany środka transportu, jest największa w



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Korfantowie (57,30%), a najmniejsza – w Prudniku (15,84%). W Prudniku najwięcej (50,17%), a w Głubczycach najmniej (2,47%) osób uznało, że nic nie skłoni ich do korzystania z transportu zbiorowego. Niższe koszty podróży transportem publicznym najczęściej wskazywano w Lubrzy (23,26%), a najrzadziej w Korfantowie (3,37%).

Jeśli chodzi o przystanki zlokalizowane w centrum, większość osób (62,05%) oczekuje tego, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 5 minut. Dla 28,38% osób akceptowalny czas dotarcia do przystanku wynosi 10 minut, a dla 7,59% mieszkańców – do 15 minut. W przypadku przystanków zlokalizowanych na peryferiach, najwięcej mieszkańców (43,41%) postuluje, aby czas dojścia do nich nie przekraczał 10 minut. Dla 29,84% osób akceptowalny jest czas nie dłuższy niż 5 minut, natomiast dla 17,44% osób – do 15 minut. Przedstawione oczekiwania dotyczące czasu dojścia do przystanku pokrywają się w większości ze stanem obecnym. Oznacza to, że sieć przystanków jest obecnie rozlokowana odpowiednio gęsto, a omawiany aspekt komunikacji publicznej nie wymaga większych zmian.

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

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

Podczas wywiadów i spotkań z mieszkańcami pomysł budowy centrów przesiadkowych integrujących różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne), został odebrany pozytywnie. Mieszkańcy wskazali miejsca, w których na terenie OF PN 2020, mogłyby powstać takie rozwiązania. Należy pamiętać, że obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć. Dlatego, zdaniem ekspertów, najważniejszym elementem podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego jest uwzględnienie liczby użytkowników, którzy deklarują chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez zastosowanie rozwiązań łączących potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego (praca, szkoła, zakupy itp.), może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Dwa węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy



Biuro projektu:

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

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

zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

Główną celem przedsięwzięcia jest zapewnienie transportu relacji powiat-powiat, powiat-gmina, gmina-gmina, gmina-sołectwo. Parkingi rowerowe zlokalizowane tuż przy centrum przesiadkowym mają pozwolić na dojazd z końcowego przystanku do miejsca docelowego, tj. pracy, domu, szkoły itp. Pociągi PKP miałyby zapewnić pasażerom transport na dłuższych odległościach.

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc komunikacją publiczną będą mogły przesiąść się albo w inny autobus, którym dojadą do celu, albo wypożyczyć rower. Rekomenduje się przebudowę dworców i przystanków w Branicach, Głubczycach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie, Paczkowie i Skoroszycach.

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

Ciągły i szybki rozwój systemów telekomunikacyjnych, informatycznych i telematycznych sprawia iż rekomendowane jest utworzenie serwisu internetowego umożliwiającego potencjalnemu pasażerowi uzyskanie dużej ilości informacji o planowanej przez niego podróży **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można będzie uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy musi integrować wszystkich działających na OF PN 2020 przewoźników i może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Rozkłady jazdy:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- interaktywne schematy sieci linii komunikacyjnych,
 - wskazanie linii komunikacyjnej umożliwiającej przejście do rozkładów jazdy na poszczególnych przystankach (z możliwością pobrania ich w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej wraz z podglądem rozkładu jazdy,
 - możliwość sprawdzenia oznaczeń środków transportu pod względem ich przystosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych, rowerów itp.
 - możliwość realizacji podróży łączonych np. rower – autobus, rower – pociąg
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów,
 - wykazy ulg i zwolnień.
 - Obsługa pasażera:
 - regulaminy przewozów,
 - procedury odbioru zaginionego bagażu,
 - procedury wnoszenia skarg,
 - zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia pasażera informacji o funkcjonujących systemach transportowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu publicznego.
 - Wyszukiwarka połączeń dla danej podróży w relacji od przystanku do przystanku.
 - Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do informacji pasażerskich.

4.4.2 Działania w ramach drugiego celu strategicznego

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

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

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

W odpowiedzi na zidentyfikowane problemy przygotowano listę działań zmierzających do poprawy stanu obecnego, głównie przez kompleksowe remonty dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, budowę obwodnic



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

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

miejsowości, przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowę nowych miejsc parkingowych.

Tabela 33 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

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.– 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.



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

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

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

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).– 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.



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

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

CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	
	<ul style="list-style-type: none">– Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.– Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego.
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.– Uzupełnienie 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.

Źródło: Opracowanie własne.

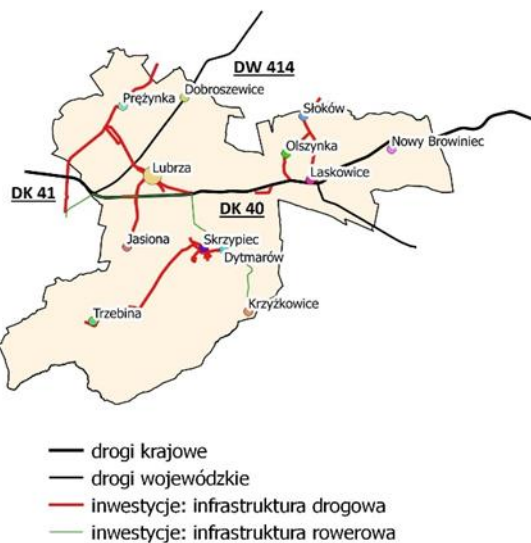


Rysunek 22 Planowa inwestycje liniowe w Gminie Biała



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Lubrza



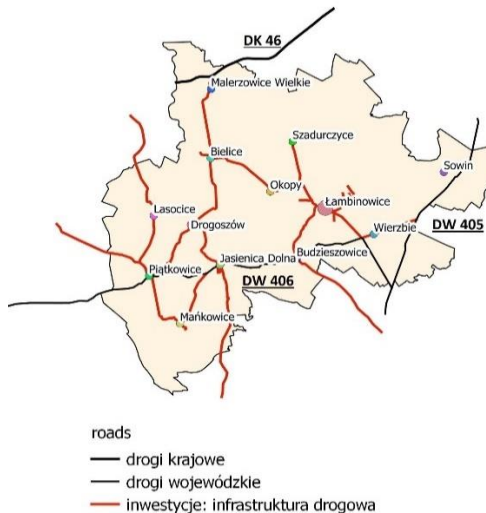
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Branice



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Łambinowice



Źródło: Opracowanie własne.

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

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



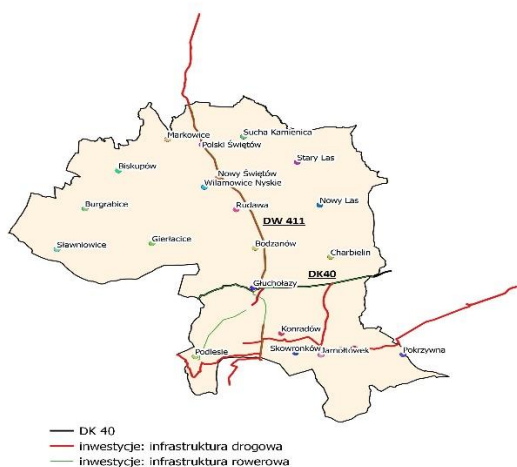
Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Głubczyce



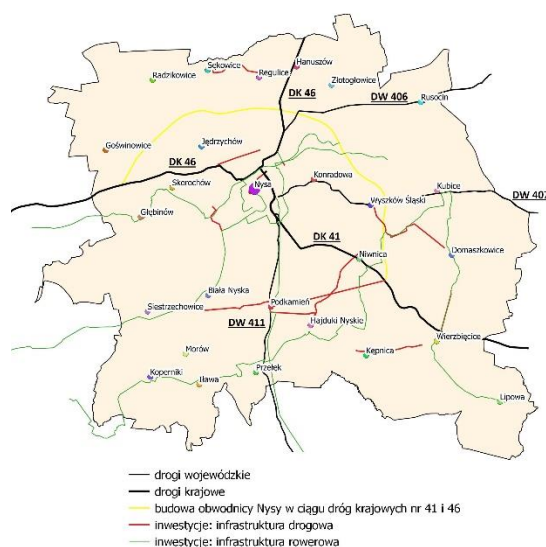
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Głucholązy



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Nysa



Źródło: Opracowanie własne.

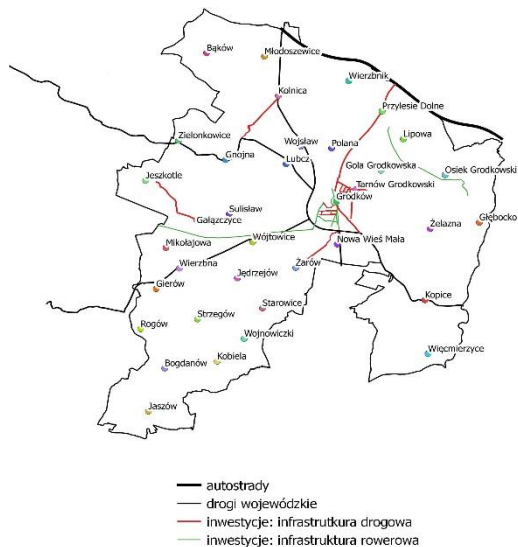
Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Otmuchów



Źródło: Opracowanie własne.



Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Grodków



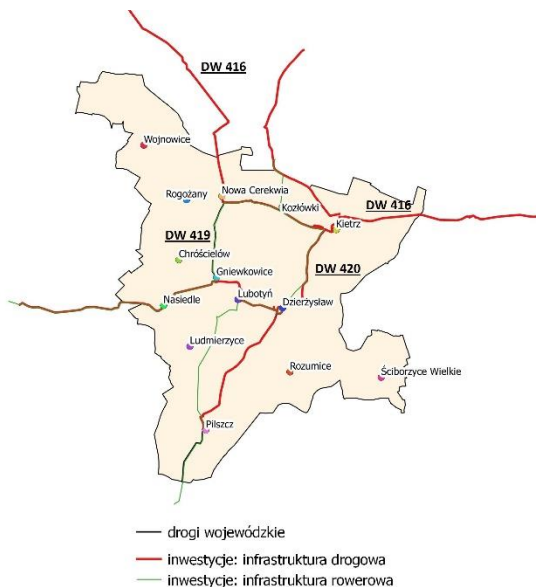
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 32 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Paczków



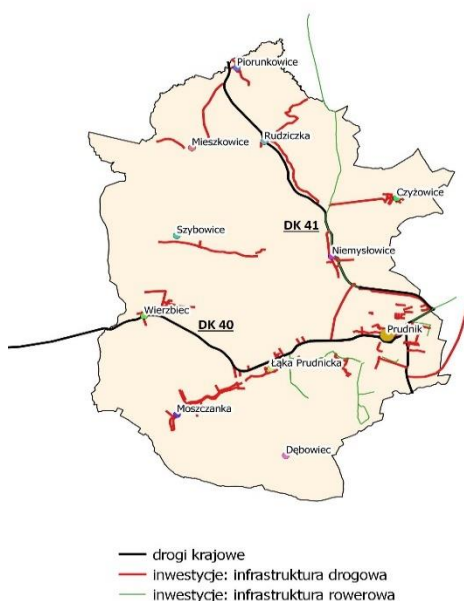
Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Kietrz



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 33 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Prudnik



Źródło: Opracowanie własne.

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

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



Rysunek 34 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Korfantów

Biuro projektu:

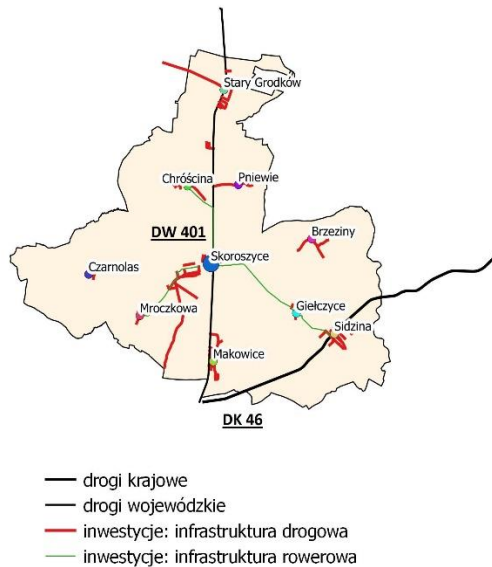
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 35 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Skoroszyce



Źródło: Opracowanie własne.



Tabela 34. Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego

Lp.	Rodzaj inwestycji	Wartość inwestycji
1	Transport drogowy, w tym:	881 820 000,00 zł
2	– Inwestycje drogowe	859 235 000,00 zł
3	– Inwestycje w infrastrukturę parkingową	22 585 000,00 zł

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: opracowanie własne.

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

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

Inną często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miejscowości jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.



Biuro projektu:

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

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

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

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

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

Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w pozostałych gminach OF PN:

- gmina Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska;
- gmina Lubrza: Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz cmentarz;
- gmina Prudnik: okolice ogrodów działkowych;
- gmina Głucholazy: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Głucholazy, tj. Jarnońtówek, Pokrzywna;
- gmina Korfantów: Korfantów – Rynek, okolice Kościoła pw. św. Trójcy, cmentarz, Gminny Ośrodek Zdrowia;
- gmina Nysa: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Nysa: Skorochołów, Głębinów;
- gmina Łambinowice: Łambinowice – Urząd Gminy;
- gmina Otmuchów: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Sienkiewicza;
- gmina Paczków: Rynek, okolice Plant Miejskich, ul. Staszica;
- gmina Skoroszyce: Skoroszyce – Urząd Gminy, cmentarz, Chróścina – cmentarz i szkoła podstawowa, Sidzina – Dom Kultury, kościół, szkoła podstawowa, przedszkole, Makowice – kościół, Brzeziny – okolice cmentarza, Czarnolas – boisko sportowe, okolice kościoła;
- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasińskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka, ul. Świętokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska, ul. Dzierżonia;
- gmina Grodków: okolice dworca PKP/ PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa, ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

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

Drogi rekomendowane do zlokalizowania na nich parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały



niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G), charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

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

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

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

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

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

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

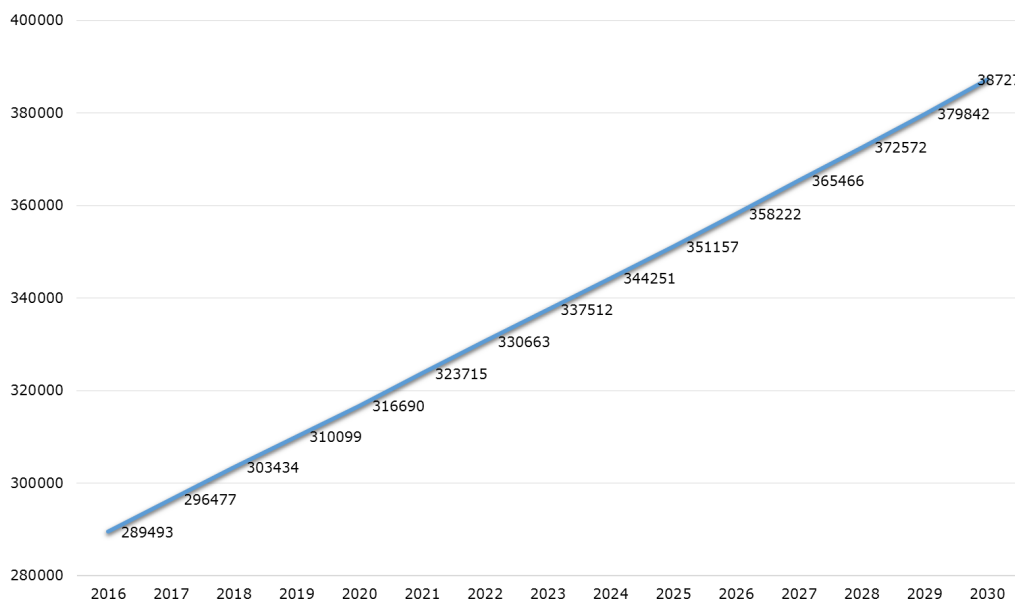
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

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

Często poruszaną podczas spotkań z mieszkańcami kwestią była budowa nowych obwodnic miejscowości. Główną zaletą takiego rozwiązania jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów poszczególnych miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miast jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Kolejną wadą wskazaną przez ekspertów jest projektowanie obwodnic typowych dla ruchu tranzytowego, który na terenie OF PN 2020 ma niewielki udział, dominuje tu przede wszystkim ruch lokalny. Obwodnice dla ruchu tranzytowego najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.

Analizując zasadność realizacji inwestycji drogowych należy mieć na względzie prognozowany wzrost natężenia ruchu na analizowanym obszarze. Prognozę przygotowano od 2016 r. do 2030 r. zgodnie z metodologią Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na omawianym obszarze ruch samochodów osobowych wzrośnie o 37%, samochodów dostawczych do 3,5t o 15%, samochodów ciężarowych bez przyczepy o 16% a samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami o 46%.

Rysunek 36 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych



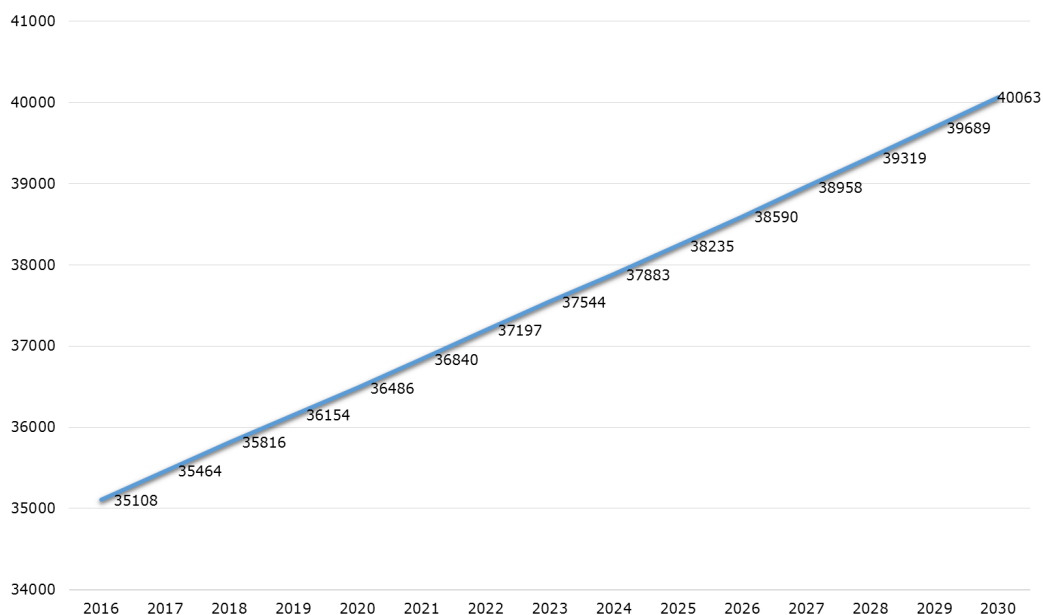
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.



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

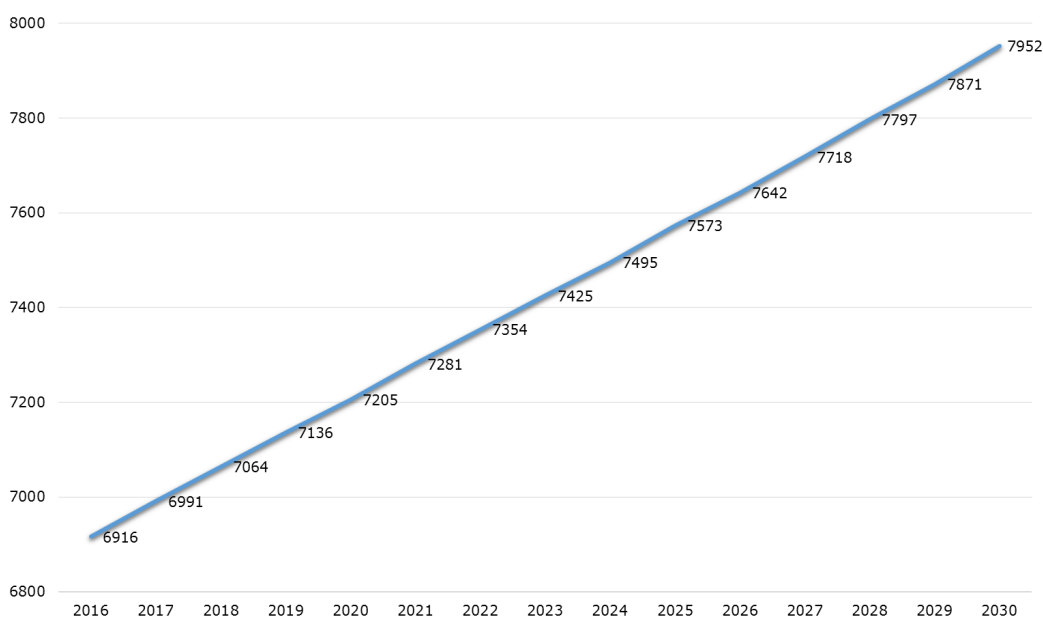
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 37 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

Rysunek 38 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

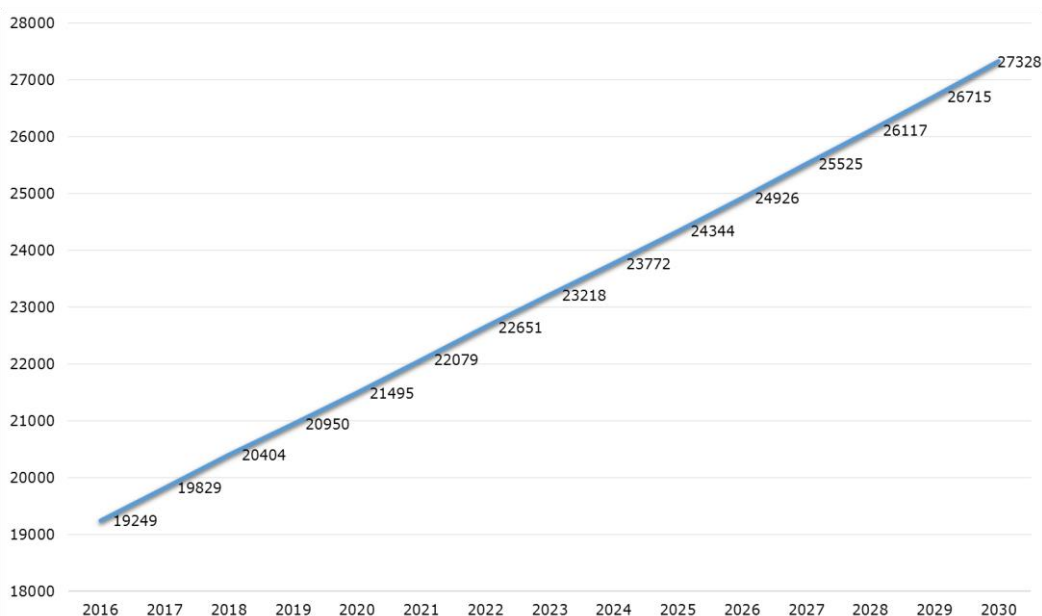


Biuro projektu:

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

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

Rysunek 39 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami



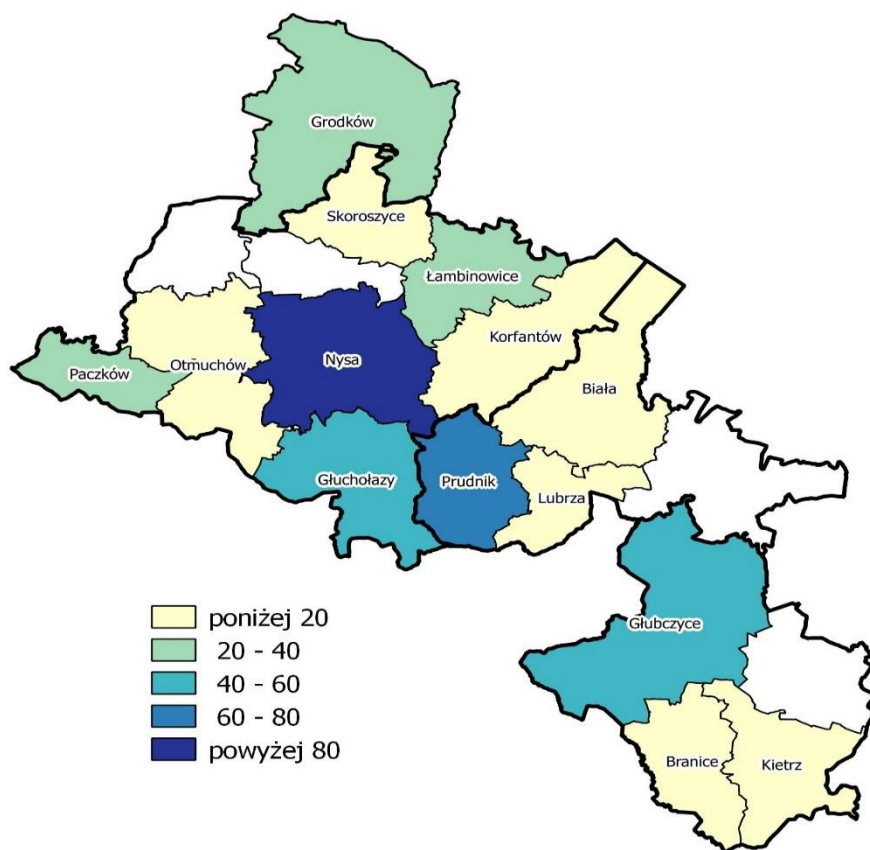
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych pomiarów.

W celu precyzyjnej analizy zasadności podejmowanych działań w zakresie transportu drogowego, należy zapoznać się z przestrzennym rozmieszczeniem generatorów ruchu. Można zauważyć, że ilość miejsc generujących ruch jest zależna od hierarchii jaką pełni gmina. W gminach o mniejszej liczbie ludności lub mniejszej powierzchni występuje ograniczony dostęp do centrów handlowych i targowisk miejskich, jako miejsc codziennego ruchu zakupowego. Występuje również ograniczony dostęp do leczenia otwartego (przychodnie) oraz miejsc rekreacji i wypoczynku (np. parki miejskie, baseny, boiska). Może to wywołać w mieszkańcach poczucie bariery. Należy podkreślić, że w większych ośrodkach OF PN 2020, dostęp do leczenia otwartego i zamkniętego jest dla mieszkańców ułatwiony. Ilość szkół, jako element generujący ruch, również znajduje swoje odzwierciedlenie w wielkości gminy oraz liczbie miejscowej ludności.

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



Rysunek 40 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Obecnie możemy zauważyć, że niektóre obszary mają ograniczoną podaż parkingową, ale zwiększony popyt parkingowy, czyli większe jest zapotrzebowanie na miejsca niż ich ilość. Narzędziem zwiększonego wykorzystania miejsc parkingowych może być stosowanie opłat za parkowanie. Wysokość opłaty i jej struktura czasowa powinna być tak skonstruowana żeby zwiększyć rotację miejsc parkingowych. Innym narzędziem może być wprowadzenie darmowego parkowania przez jakąś jednostkę czasu – np. godzinę, a każda następna godzina jest płatna i kwota ta wzrasta wraz ze wzrostem czasu parkowania. Rozwiązanie to sprawia, że osoby, które dojeżdżają do swojego celu podróży, będą korzystać jak najkrócej z miejsca parkingowego. Korzystanie z darmowego parkowania przez godzinę jest mocnym bodźcem do wykreowania większej rotacji na parkingu. Natomiast opłata kolejnych godzin powinna być wysoka, tak aby rotacji była dosyć duża. Jedną z możliwych technik jest zastosowanie papierowych zegarów parkingowych, ma



Biuro projektu:

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

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

których kierowca zaznacza godzinę rozpoczęcia parkowania, umieszczając zegar za szybą samochodu, kierowca zobligowuje się do powrotu do auta w ramach darmowego czasu parkowania, po przekroczeniu tego czasu płaci stawkę zgodnie z przyjętą polityką opłat.

4.4.3 Działania w ramach trzeciego celu strategicznego

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

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

Z przeprowadzonych analiz oraz badań, wynika że na terenie OF PN 2020 w wielu miejscach brakuje chodników wzdłuż dróg, brakuje 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.

Tabela 35 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego

CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	
Biała	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
Branice	– Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.
Głucholązy	– Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głucholązy.
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

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

Źródło: Opracowanie własne.

Szczegółowy wykaz inwestycji w ścieżki rowerowe w poszczególnych powiatach:

Tabela 36 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie prudnickim

Powiat prudnicki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy, szkoły i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">– Ścieżki w centrum Prudnika,– wzdłuż DW 414 Prudnik – Lubrza – Biała,– wzdłuż DK 40 kierunek Trzebina – Niemysłowice,– wzdłuż DK 41 kierunek Łąka Prudnicka – Laskowice.



Biuro projektu:

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

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

Powiat prudnicki	
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– Prudnik – Dębowiec,– Prudnik – Głuchołazy (przez Pokrzywną),– ścieżki rekreacyjne w obrębie Prudnika, Klasztor Ojców Franciszkanów, Jasionkowe Wzgórza,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Białą i jej sołectwami,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Lubrzą i jej sołectwami.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej (np.: urząd, bank, poczta, szkoła publiczna) lub w miejscach rekreacji – Park Miejski w Prudniku, Rynek w Białej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 37 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie nyskim

Powiat nyski	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy, szkoły i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżek wzdłuż dróg powiatowych na terenie gminy powiatu nyskiego,– wzdłuż DK 41,– wzdłuż DK 46 (Paczków – Otmuchów – Nysa),– wzdłuż DW 411 Nysa – Głuchołazy.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżki Paczków – Otmuchów – Nysa,– budowa ścieżki Głuchołazy – Prudnik (przez Pokrzywną),– renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Korfantowem i jego sołectwami,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Otmuchowem i jego sołectwami,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Paczkowem i jego sołectwami,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Skoroszycami i jego sołectwami oraz Grodkowem,– leśnie ścieżki rowerowe na terenie gminy Nysa,– budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych na terenie gminy Nysa.– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Nysą i jej sołectwami.



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

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

Powiat nyski	
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej. Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych na terenie PN 2020

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 38 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie głubczyckim

Powiat głubczycki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">– Wzdłuż DW 416,– wzdłuż DW 420.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– Głubczyce – Branice – Czechy,– Głubczyce – Baborów – Kietrz – Czechy,– Branice – Uvalno (CZ),– Kietrz – Trebom (CZ),– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Branicami i jego sołectwami,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Kietrzem i jego sołectwami,– rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim w Głubczycach.
Infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 39 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w Gminie Grodków

Gmina Grodków	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym (dojazdy do pracy i szkoły)	<ul style="list-style-type: none">– Ścieżki w centrum Grodkowa,– Grodków – Nowa Wieś Mała.



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

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

Gmina Grodków	
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: <ul style="list-style-type: none">– Grodków – Wójtowice – Gałączyce – do granicy z gminą Przeworno (kierunek Strzelin),– Lipowa – Osiek Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).
Infrastruktura rowerowa	Budowa miejsc do pozostawienia roweru przy obiektach użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miejski, Kościół, Dworzec), ul. Rynek, ul. Sportowa (stadion i basen) oraz przy terenach rekreacyjnych w Gminie Grodków.

Źródło: Opracowanie własne.

Wartość planowanych inwestycji w infrastrukturze pieszo – rowerowej oszacowano na **248 771 800 zł**.

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

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

Pod względem przeznaczenia, trasy rowerowe można podzielić na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne (łącznie miejsca o potencjale turystycznym) oraz trasy komunikacyjne (umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca lub dom-szkoła). Z badań przeprowadzonych na terenie OF PN 2020 wynika, że



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

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

większość osób korzysta ze ścieżek rowerowych w celach turystycznych. Dlatego też zaleca się, aby trasy biegnące wzdłuż głównych dróg i łączące poszczególne gminy, zostały wytyczone np. obszarami leśnymi. Warto podkreślić, że rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę jedynie pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszy od ruchu rowerowego.

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

Ze względu na charakter obecnych podróży rowerowych na obszarze OF PN oraz specyfikę terenu objętego opracowaniem trzeba kłaść nacisk na rozwój tras rowerowych o charakterze turystycznym. Należy zakładać, że większość przyszłych potencjalnych celów podróży to tereny rekreacyjne. Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez min. dwie gminy. Są to działania o bardzo dużym potencjalnie turystycznym i rekreacyjnym:

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

Ponadto rekomenduje się stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej, który stanowić będzie jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z transportu rowerowego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia rowerzystom wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy miejscem początkowym a końcowym podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, lub w przypadku ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym podróży o największych walorach turystyczno-krajobrazowych. Ważne jest aby przyszły użytkownik systemu mógł z niego korzystać **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno tradycyjnych, jak i w wersjach mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony). Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Interaktywny schemat sieci ścieżek i tras rowerowych zawierający: opis tras, lokalizacje miejsc o walorach turystyczno-krajobrazowych (np. jeziora, lasy, zabytki itp.), oraz ofertę hotelowo-gastronomiczną.



Biuro projektu:

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

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

- Możliwość wyboru wariantów trasy, np. w zależności od rodzaju nawierzchni, stopnia skomplikowania trasy itp.
- Możliwość wykonywania podróży łączonych np. rowery – pociąg.
- Informacje meteorologiczne.
- Zakładka „Dodaj swoją opinię”, umożliwiająca przekazanie istotnych z punktu widzenia rowerzysty informacji o funkcjonującej sieci ścieżek rowerowych oraz pozwalająca na dodanie sugestii i propozycji związanych z rozwojem transportu rowerowego.
- Linki do aplikacji mobilnych ułatwiających dostęp do serwisu, kody QR umożliwiające szybki dostęp do informacji turystyczno-rekreacyjnej.

Drogi z uspokojonym ruchem mogą być wykorzystane jako elementy integrujące istniejące i planowane ścieżki rowerowe. Drogi te są bezpiecznym miejscem do poruszania się dla rowerzystów. Analizując skalę i zakres potrzeb w systemie transportowym, uznano, iż inwestycje w dodatkową infrastrukturę dla rowerzystów na drogach z uspokojonym ruchem nie są priorytetem.

W ramach projektu przewidziano do realizacji „klasyczną infrastrukturę” rowerową. Nie przewidziano do realizacji infrastruktury „niewidzialnej” ponieważ: nadrzędny cel tworzenia infrastruktury, która dla rowerzystów jest infrastrukturą „niewidzialną” jest inny, np. strefę 30 wprowadza się przykładowo w centrach miast w celu uspokojenia ruchu, ronda z jednym pasem wprowadza się w celu uspokojenia ruchu i uniknięcia lewoskrętu. Jest to zatem infrastruktura, która „przy okazji” służy rowerzystom. Wprowadzenie danego elementu infrastruktury „niewidzialnej” do systemu musi być zatem uzasadnione z punktu widzenia transportu drogowego czy publicznego. W ramach niniejszej strategii nie przewiduje się zatem jej tworzenia.

Zaleca się jednak, aby rozważyć wprowadzenie w ścisłym centrum Nysy strefy 30, w przypadku zintensyfikowania ruchu w tym obszarze.

4.4.4 Lista rankingowa projektów

Poniżej zaprezentowano listę rankingową projektów przydzieloną w oparciu o analizę wielokryterialną. Kryteriami przyjętymi do analizy były:

- Wyniki analizy wielokryterialnej przeprowadzonej dla grup projektów (rozdział 3.3)
- Wskaźniki ENPV dla jednostek samorządu terytorialnego (rozdział 6.4)

Szczegółowe wyliczenia zaprezentowano w załączniku „Rangi projektów”.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 40 Rangi projektów

Nazwa projektu	Gmina/Powiat	Ranga
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.	Gmina Głuchołazy	5
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych.	Gmina Głuchołazy	5
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych.	Gmina Korfantów	5
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników.	Gmina Otmuchów	5
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych.	Gmina Otmuchów	5
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha.	Gmina Otmuchów	5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 1216 O przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”.	Powiat Głubczycki	5
Modernizacja dworca PKP w Głuchołazy Miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób niepełnosprawnych.	Powiat Nyski	4,5
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat Nyski	4,5
Budowa nowej drogi (drogi średnicowej) po nieczynnej linii kolejowej ze stacji Głuchołazy Zdrój do ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego.	Gmina Głuchołazy	4,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	4,5
Remont dróg powiatowych i wojewódzkich i budowa chodników na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	4,5
Remont drogi powiatowej Gryzów – Jegielnica.	Gmina Korfantów	4,5
Remont dróg wojewódzkich wraz z przebudową skrzyżowania ul. Opolskiej i Wyzwolenia w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	4,5
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4,5
Remont dróg gminnych na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4,5
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	4,5
Remont dróg gminnych oraz powiatowych.	Gmina Otmuchów	4,5
Budowa ronda przy zjeździe z obwodnicy Otmuchowa (zastąpienie sygnalizacji świetlnej).	Gmina Otmuchów	4,5
Wyznaczenie pasów do lewoskrętu.	Gmina Otmuchów	4,5
Oznakowanie skrajni jezdni.	Gmina Otmuchów	4,5

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Gmina/Powiat	Ranga
Budowa systemu odwadniającego drogi gminne i powiatowe.	Gmina Otmuchów	4,5
Przebudowa dwóch skrzyżowań w miejscowości Grądy.	Gmina Otmuchów	4,5
Remont dróg gminnych stanowiących ciąg ul. Krakowska i Kolejowa w Otmuchowie.	Gmina Otmuchów	4,5
Remont ul. Plażowej wraz z parkingiem przy nabrzeżu Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	4,5
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała.	Gmina Biała	4,5
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego.	Powiat Głubczycki	4,5
Budowa obwodnicy Kietrza.	Powiat Głubczycki	4,5
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze.	Gmina Kietrz	4,5
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	4
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej.	Powiat Nyski	4
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała.	Gmina Biała	4
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Biała	4
Remont dróg na terenie gminy Biała.	Gmina Biała	4
Remont drogi wojewódzkiej 416 z Głubczyc do granicy z województwa wraz z budową obwodnicy Kietrza.	Gmina Kietrz	4
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań.	Gmina Kietrz	4
Remont dróg gminnych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	4
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Kietrz.	Gmina Kietrz	4
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Powiat Nyski	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	3,5
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów.	Gmina Korfantów	3,5
Remont infrastruktury kolejowej na terenie PN OF 2020.	Gmina Łambinowice	3,5
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice.	Gmina Łambinowice	3,5
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych wraz z budową zatok autobusowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	3,5
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych.	Gmina Otmuchów	3,5
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system).	Gmina Paczków	3,5



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Gmina/Powiat	Ranga
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	3,5
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy.	Powiat Prudnicki	3,5
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	3,5
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie gminy Prudnik (wyznaczenie przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania).	Gmina Prudnik	3,5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.	Gmina Prudnik	3,5
Przebudowa zatok autobusowych.	Gmina Prudnik	3,5
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim.	Powiat Głubczycki	3,5
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	3,5
Budowa nowych miejsc parkingowych na ul. Piastowskiej wraz z przebudową układu drogowego.	Powiat Nyski	3
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy.	Gmina Głuchołazy	3
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów.	Gmina Korfantów	3
Remont dróg gminnych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	3
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Łambinowice wraz z budową chodników oraz wytyczeniem i oznakowaniem przejść dla pieszych.	Gmina Łambinowice	3
Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową w miejscowości Malerzowice Wielkie.	Gmina Łambinowice	3
Budowa wewnętrznej obwodnicy miasta Nysa.	Gmina Nysa	3
Budowa nowej przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej.	Gmina Nysa	3
Budowa dróg powiatowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	3
Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 przed miejscowością Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu, gdzie kończy się obwodnica z DK 41.	Gmina Nysa	3
Przebudowa skrzyżowania ul. Sudeckiej, Prudnickiej i Piłsudskiego.	Gmina Nysa	3
Budowa i przebudowa dróg gminnych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	3
Przebudowa układu komunikacyjnego w rejonie mostu Bema wraz z remontem mostu.	Gmina Nysa	3
Utwardzenie dróg gruntowych w Nysie.	Gmina Nysa	3
Budowa mostku, dróg oraz przepustu w Sołectwie Lipowa.	Gmina Nysa	3
Wytyczenie oraz oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Otmuchów	3
Wytyczenie oraz budowa chodników.	Gmina Otmuchów	3

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Gmina/Powiat	Ranga
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego.	Gmina Otmuchów	3
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Otmuchów	3
Montaż stojaków rowerowych.	Gmina Otmuchów	3
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych.	Gmina Otmuchów	3
Budowa zatok autobusowych.	Gmina Paczków	3
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów.	Gmina Paczków	3
Remont nawierzchni dróg na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	3
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych.	Gmina Skoroszyce	3
Przebudowa skrzyżowania: Sidzina, ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	3
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku.	Powiat Prudnicki	3
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	3
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała.	Gmina Biała	3
Remont dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	3
Przebudowa dróg gminnych w Łące Prudnickiej.	Gmina Prudnik	3
Budowa przeprawy mostowej w Prudniku.	Gmina Prudnik	3
Budowa obwodnic miasta Prudnik.	Gmina Prudnik	3
Zorganizowanie ciągów drogowych wspomagających rozładowanie natężenia ruchu w mieście Prudnik.	Gmina Prudnik	3
Budowa nowych odcinków dróg w Prudniku.	Gmina Prudnik	3
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach w Prudniku.	Gmina Prudnik	3
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych.	Powiat Głubczycki	3
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych.	Gmina Branice	3
Dokończenie budowy obwodnicy miasta.	Gmina Głubczyce	3
Przebudowa niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	3
Remont dróg gminnych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	3
Remont dróg powiatowych na terenie gminy Głubczyce wraz z budową miejsc parkingowych wzdłuż dróg.	Gmina Głubczyce	3
Budowa dróg transportu rolnego na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	3
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz.	Gmina Kietrz	3
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	3



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

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

Nazwa projektu	Gmina/Powiat	Ranga
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego.	Powiat Nyski	2,5
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie.	Gmina Nysa	2,5
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	Gmina Biała	2,5
Remont drogi powiatowej (ul. Wolności) na terenie miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	2,5
Budowa nowego skrzyżowania (wraz z drogą dojazdową) z drogą wojewódzką 414 w miejscowości Lubrza.	Gmina Lubrza	2,5
Remont dróg gminnych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	2,5
Remont dróg powiatowych w gminie Lubrza.	Gmina Lubrza	2,5
Zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Nowej Naprawy i ul. Harcerskiej (droga dojazdowa do DK 40).	Gmina Lubrza	2,5
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP.	Gmina Prudnik	2,5
Remont drogi Włodzienin- Wiechowice (do przejścia granicznego).	Gmina Branice	2,5
Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.	Gmina Branice	2,5
Remont nawierzchni dróg powiatowych i wojewódzkich.	Gmina Branice	2,5
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach w gminie Branice.	Gmina Branice	2,5
Budowa sieci dróg transportu rolnego w gminie Branice.	Gmina Branice	2,5
Budowa drogi gminnej w Lewicach.	Gmina Branice	2,5
Budowa dróg rowerowych.	Gmina Kietrz	2,5
Przebudowa dróg oraz budowa nowych dróg.	Gmina Grodków	2,5
Przebudowę niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy Grodków.	Gmina Grodków	2,5
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice.	Gmina Łambinowice	2
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	2
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich.	Gmina Paczków	2
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce.	Gmina Skoroszyce	2
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Powiat Prudnicki	2
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	Gmina Prudnik	2
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	2
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów.	Gmina Łambinowice	1,5
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa.	Gmina Nysa	1,5
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa.	Gmina Nysa	1,5
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych.	Gmina Nysa	1,5
Budowa ścieżki rowerowej Nysa – Głuchołazy.	Gmina Nysa	1,5



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

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

Nazwa projektu	Gmina/Powiat	Ranga
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie.	Gmina Paczków	1,5
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków.	Gmina Paczków	1,5
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych.	Gmina Paczków	1,5
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym.	Gmina Skoroszyce	1,5
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na terenie powiatu.	Powiat Prudnicki	1,5
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim.	Powiat Prudnicki	1,5
Budowa nowego parkingu w centrum gminy Lubrza.	Gmina Lubrza	1,5
Uzupełnienie przejść dla pieszych w Gminie Prudnik z dostosowaniem ich do obowiązujących przepisów.	Gmina Prudnik	1,5
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik.	Gmina Prudnik	1,5
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów.	Gmina Prudnik	1,5
Budowa nowych parkingów w gminie Branice.	Gmina Branice	1,5
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim.	Gmina Głubczyce	1,5
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce.	Gmina Głubczyce	1,5
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych.	Gmina Grodków	1,5
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic.	Gmina Lubrza	1
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice.	Gmina Branice	1
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych.	Gmina Grodków	1
Zadania istotne z punktu widzenia całego obszaru Partnerstwa, rekomendowane do realizacji priorytetowo		
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020.	OF PN 2020	
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej.	OF PN 2020	
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa.	OF PN 2020	
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej.	OF PN 2020	
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej.	OF PN 2020	
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych.	OF PN 2020	

Źródło: Opracowanie własne.

4.4.5 Działania innowacyjne

W poniższym punkcie zaprezentowano działania:



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

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

- Których realizacji nie uwzględniono w strategii, ale których realizację należy rozważyć w przyszłości,
- Które przewidziano do realizacji w strategii w niewielkim zakresie i należało by się zastanowić nad realizacją kolejnych projektów.

Do najważniejszych innowacyjnych rozwiązań mogących usprawnić obecny system transportowy zaliczyć należy:

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

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można rozumieć jako bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). Zdaniem ekspertów, na terenie OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań ITS spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w niedalekiej odległości od placówek edukacyjnych. Istnieje szereg narzędzi, które można tutaj zastosować, np. sygnalizacje wzbudzone, azyle dla pieszych czy nadzór prędkości. Korzyści płynące z zastosowania Inteligentnych Systemów Transportowych to:

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

2. Tele-BUS (linie giętkie). Idea systemu Tele-BUS polega na tym, że pasażer chcąc dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanego obszaru, dzwoni do dyspozytora systemu Tele-BUS i zamawia mały autobus na dany dzień i godzinę. W podobnych godzinach w różnych punktach czekają też inni pasażerowie, którzy zgłosili chęć przejazdu – na tej podstawie dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia



Biuro projektu:

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

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

podróży. Nie musi więc dostosowywać się do rozkładów jazdy, nie traci czasu w oczekiwaniu na przyjazd autobusu oraz ma dowolność wyboru przystanku początkowego i końcowego w obrębie obszaru obsługiwanego przez system.

Linie giętkie to innowacyjne rozwiązanie mające na celu poprawę dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego oraz efektywniejsze wykorzystanie podaży miejsc w pojazdach oraz wielkości pracy eksploatacyjnej do istniejącego popytu. Doświadczenia krajowe we wdrażaniu tego rozwiązania są niewielkie i zawężone do projektu Caravel Civitas II, w ramach którego w 2007 roku uruchomiono usługę Tele – Bus. Rozwiązanie to przyjęło się na wytypowanym przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportowej w Krakowie obszarze. Przewozy realizowane są przez MPK Kraków, a usługa została utrzymana także po zakończeniu projektu unijnego. Wprowadzenie linii giętkich umożliwia ograniczenie kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarach charakteryzującym się niskim i nieregularnym popytem na przewozy. W miejsce regularnych linii, wprowadza się przewozy taborem o niskiej pojemności, które są realizowane po telefonicznym zgłoszeniu potrzeby przemieszczenia się mieszkańców. Linie te nie posiadają stałego rozkładu jazdy, a jedynie wytypowane obsługiwane przystanki. Mieszkańcy zamawiający usługę powinni określić czas, o jakim chcą rozpocząć podróżę ze wskazanego przystanku początkowego do określonego przystanku końcowego lub czas, o jakim chcą się znaleźć na danym przystanku końcowym (podając przystanek rozpoczęcia podróży). Dyspozytor wyznacza trasę i godziny przejazdu zgodnie ze zgłoszonym popytem, mając na uwadze optymalizację przejazdu pod kątem kosztów eksploatacyjnych. W przypadku Krakowa przewozy realizowane są od godzin porannych 5.30 – 6.00 do godzin późnowieczornych 21.00 – 23.00, w zależności od rodzaju dnia (roboczy/wolny). Zamówienie tele – busa odbywa się minimum 30 minut przed realizacją planowanego kursu. Można także zamawiać usługę z wielodniowym wyprzedzeniem. Zamawiający powinien także określić liczbę pasażerów chcących odbyć podróż. Uwarunkowania wdrożenia linii giętkich:

- wytyczenie obszaru objętego usługą,
- określenie przystanków, na których realizowana jest usługa,
- ustalenie taryfy przewozowej,
- organizacja informacji pasażerskiej i akcji promującej nową usługę.

Obszar, na którym wdrażana jest usługa powinien charakteryzować się stosunkowo zwartą zabudową (nie wystąpi nadmierna wielkość pracy eksploatacyjnej oraz czasu podróży), najlepiej o charakterze jednorodnym (liczba powstających potrzeb nie będzie mocno zróżnicowana). Funkcjonowanie linii regularnych, na takich obszarach jest często wysoce nierentowne, ze względu na niski popyt. Zastąpienie linii regularnych liniami giętkimi, pozwoli na dostosowanie oferty do popytu rzeczywistego. Tabor obsługujący linie giętkie



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

powinien być niskopojemny i dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zaletą małego taboru jest także możliwość obsłużenia obszarów niedostępnych dla dużego autobusu (ze względu na szerokość dróg lub promienie skrętu). Na obszarze objętym usługą należy wyznaczyć przystanki obsługiwane w ramach linii giętkich. W celu optymalizacji kosztowej można wyznaczyć też stałe punkty postoju taboru na sieci, aby ten za każdym razem po realizacji kursu nie musiał zjeżdżać do zajezdni. Z uwagi na wygodę korzystania z tej usługi, przewozy realizowane „na telefon” powinny być objęte taką samą taryfą. Istotnym składnikiem powodzenia przedsięwzięcia jest kampania informacyjno-promocyjna, tłumacząca zasady korzystania z tej innowacyjnej na obszarze naszego kraju usługi.

Możliwości implementacji takiego rozwiązania są mocno ograniczone, a ewentualne wdrożenie zostanie wiąże się z zaangażowaniem gminy. W warunkach obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego trudno wyobrazić sobie aby przewoźnicy z obszaru Partnerstwa, wdrazali usługę podobną do krakowskiego Tele-Busa. W przypadku podjęcia takiej inicjatywy przez Partnerów, niemożliwa będzie integracja taryfowa tych przewozów. W konsekwencji należy ustanowić odrębną organizację tego typu przewozów i określić sposób ich finansowania na poziomie gminy.

3. Zaleca się również stosowanie na tablicach rozkładów jazdy QR kodów.

Odczytana przez smartfon informacja przekierowuje użytkownika na wskazaną w kodzie stronę internetową, umożliwiając mu dostęp do dokładniejszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo, kod można wygenerować w taki sposób, by wiadomość zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie na adres strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższej okolicy lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych. Oprócz wdrazania nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy także tradycyjny dostęp do informacji podróźnej. Będzie to szczególnie ważne dla osób posiadających **telefon komórkowy pozbawiony możliwości łączenia się z Internetem**. Zadaniem jednostki zarządzającej transportem publicznym powinno być umieszczenie danych kontaktowych na przystankach, dzięki połączeniu telefonicznemu pasażer będzie mógł uzyskać informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego środka transportu. System ten powinien być **rozszerzony o serwis SMS**. Pasażer, po wysłaniu wiadomości z telefonu komórkowego i podaniu w niej numeru przystanku (umieszczonego na tablicy przystankowej z rozkładem jazdy), otrzymywałby powiadomienie o możliwych lub prognozowanych utrudnieniach w najbliższych połączeniach transportu publicznego. By zwiększyć dostępność takiej formy powiadomień, na przystankowej tablicy z rozkładem jazdy należy także zamieścić numer przystanku zapisany kodem Braille'a. Dzięki temu osoby niewidome i słabowidzące również będą miały dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.



Biuro projektu:

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

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

4. Tabor autobusowy z napędem elektrycznym bateryjnym Ruch drogowy, którego składnikiem jest publiczny transport zbiorowy, jest jednym z głównych czynników wpływających na ekosystem otaczający człowieka. W ramach zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych (również w kontekście ochrony środowiska) powinno się dążyć do wymiany lub modernizacji wieloletniego taboru autobusowego. Mocno wyeksploatowane pojazdy wykazują zwiększoną emisję spalin oraz hałasu. Nierzadko zdarzają się też wycieki olejów i płynów eksploatacyjnych z silników, skrzyń korbowych, mechanizmów różnicowych oraz innych zbiorników lub przewodów. Stąd ważnym działaniem jest stopniowa wymiana taboru na młodszy, bardziej nowoczesny, spełniający ustalone normy emisji spalin (od 2009 r. pojazdy produkowane są zgodnie z normą EURO 5) oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego.

Wartym rozważenia jest wprowadzenie do obsługi poszczególnych tras autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym. Obserwowany obecnie dynamiczny rozwój konstrukcji autobusów z napędem elektrycznym bateryjnym, pozwala założyć znaczący wzrost ich udziału w obsłudze transportowej miast i aglomeracji w najbliższym czasie. Dowodzą tego zagraniczne oraz krajowe praktyki związane z wdrażaniem taboru elektrycznego, np. w Jaworznie, Krakowie, Zielonej Górze, Warszawie, Ostrołęce itd. Eksploatacja takich autobusów wymaga dostosowania organizacji transportu do specyfiki zastosowanego taboru. Dotychczasowe doświadczenia związane z wdrażaniem autobusów elektrycznych do praktyki eksploatacyjnej oraz z wykonywaniem przez ten tabor przewozów pasażerów wskazują, że organizacja publicznego transportu zbiorowego i autobusowy tabor elektryczny są ze sobą dość silnie powiązane, m.in. w zakresie:

- organizacji zaplecza technicznego zajezdni autobusowej, którego zadaniem jest zapewnienie sprawnej, niezawodnej i efektywnej bieżącej eksploatacji taboru;
- układu funkcjonującej sieci linii autobusowych;
- organizacji pracy autobusów na danych liniach, a więc w zakresie realizowanego rozkładu jazdy.

Zasadniczym ograniczeniem eksploatacyjnym autobusów elektrycznych jest ich zasięg możliwy do osiągnięcia na jednym cyklu ładowania (ok. **100 km**). Wymaga to umożliwienia doładowania baterii podczas dobowej obsługi linii (przy średnim dobowym przebiegu wynoszącym ok. **300 km**). Dodatkowo, wymagane jest zapewnienie odpowiedniego czasu doładowania baterii, wynikającego z ograniczeń technologicznych zastosowanych baterii i systemu doładowania, ograniczonego planem pracy autobusu na linii (czasy postoju na przystankach pośrednich oraz w punktach krańcowych linii). Możliwe warianty doładowywania baterii na trasie to: ładowanie za pomocą pantografu (na wybranym przystanku), ładowanie z gniazdka (stacja ładowania plug-in) oraz ładowanie indukcyjne (bezprzewodowa transmisja energii elektrycznej z wykorzystaniem indukcji elektromagnetycznej).



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

5. Bezpieczeństwo podróży. Na bezpieczeństwo podróży składa się wiele czynników: od stanu taboru obsługującego pasażerów po wiek i doświadczenie załogi środków transportowych, a nawet warunki ruchu. Do działań poprawiających komfort psychiczny pasażerów (związany z zapewnieniem bezpieczeństwa) należy głównie instalacja **systemu monitoringu wizyjnego wewnątrz pojazdów**. Rejestrowany materiał wideo umożliwia identyfikację osób zachowujących się nieprzystojnie, co wpływa na odczucia pasażerów związane z ich bezpieczeństwem w trakcie podróży. Stąd standardem powinno być instalowanie urządzeń monitoringu wewnątrz pojazdów publicznego transportu zbiorowego.

Stosowanie w środkach transportu publicznego dodatkowego wyposażenia, poprawiającego bezpieczeństwo podróży, jest zabiegiem pożądanym społecznie lecz jednocześnie nierespektowanym przez podróżnych. Pomimo sukcesywnego wdrażania pasów bezpieczeństwa w autobusach, osoby bardzo niechętnie ich używają, co w skali Europy jest raczej ewenementem. Uważa się, że prowadzenie odpowiednich kampanii reklamowych, zachęcających społeczeństwo do korzystania z możliwości zapięcia w autobusie pasów bezpieczeństwa, przyczyni się do poszerzenia zakresu ich stosowania. Dodatkowo, powinno się stosować następujące wyposażenie poprawiające bezpieczeństwo podróżnych:

- młotki pokładowe umożliwiające wybicie oznaczonych szyb zmniejszonej hartowności (podatnych do szybkiego kruszenia się),
- wyjścia awaryjne na dachach autobusów i wagonów pociągów,
- czytelne oznakowanie ewentualnej drogi ewakuacyjnej.

6. System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

Ważne, aby na terenie Obszaru Funkcjonalnego na szerszą skalę wprowadzić system Bike&Ride (B&R), który miałby obejmować:

- parkingi rowerowe oraz udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu;
- połączenie sieci tras rowerowych z węzłami przesiadkowymi;
- wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi należącymi do systemu Bike&Ride.

7. Carpooling czyli wspólne podróżowanie⁷. Carpooling z angielskiego oznacza "napełnianie" samochodu. Zasada jest następująca: jeśli ktoś ma wolne miejsce w aucie, zabiera pasażerów jadących w tym samym kierunku. Carpooling posiada wiele zalet. Korzysta kierowca, bo pasażerowie zwracają mu koszty paliwa.

⁷ http://www.jedziemyrazem.pl/wspolne_dojazdy/carpooling [18.12.2015]



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

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

Korzystają także pasażerowie, którzy nie mają odpowiedniego połączenia komunikacją publiczną, oszczędzając czas i wygodnie

Carpooling jest bardzo popularną formą podróżowania w krajach zachodnich, a jego początki sięgają lat 50. XX wieku. Również w Polsce w latach PRL była prowadzona kampania podwież sąsiada – ale jej "przyczyną" była rzadkość i luksusowość dobra jaki był samochód. Obecnie w krajach takich jak USA można spotkać specjalnie wydzielone pasy dla samochodów przewożących co najmniej 2-3 osoby, tzw. Pasy HOV oraz specjalne miejsca parkingowe. Duży wpływ na wzrost popularności takich "sąsiedzkich" dojazdów ma fakt że w Internecie istnieje szereg serwisów ułatwiających znalezienie towarzysza podróży. Serwisy takie są często wspierane przez lokalne władze.

4.4.6 Sugerowane tereny inwestycyjne

Na terenie OF PN 2020 zlokalizowane są dwie Specjalne Strefy Ekonomiczne: Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „INVEST-PARK” (WSSE) oraz Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE). Najwięcej terenów inwestycyjnych położonych jest w gminie Nysa – aż 169 ha. Poniższa tabela prezentuje powierzchnię terenów inwestycyjnych obu wymienionych wyżej specjalnych stref ekonomicznych.

Tabela 41 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020

Lokalizacja	Powierzchnia całkowita terenów inwestycyjnych (w ha)	Rodzaj Specjalnej Strefy Ekonomicznej
Grodków	9,42	WSSE
Nysa	169,54	WSSE
Otmuchów	16,98	WSSE
Prudnik	12,57	WSSE
Kietrz	7	KSSE
Głuchołazy	4,6	KSSE

Źródło: Opracowanie własne.

Zdecydowana większość terenów inwestycyjnych OF PN 2020 położona jest blisko dróg o znaczeniu ponadlokalnym, co świadczy o ich wysokiej dostępności komunikacyjnej. Ze względu na bliskość autostrady A4, szczególnie atrakcyjne wydają się tereny inwestycyjne w Grodkowie. Tereny inwestycyjne w Nysie również wyróżniają się dobrą dostępnością drogową, głównie dzięki budowanej obwodnicy miasta oraz bliskości dwóch dróg krajowych (DK 41 i DK 46).

Jednym z zadań podmiotów wchodzących w skład OF PN 2020 jest stwarzanie dogodnych warunków do inwestowania na swoim terenie. Należy zauważyć, że potencjalny inwestor przede wszystkim zwraca uwagę na dostępność komunikacyjną



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

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

obszaru, na którym planuje zrealizować inwestycję. Dlatego, chcąc wspierać rozwój produkcji, usług i logistyki, gminy w pierwszej kolejności muszą zapewnić połączenie drogowe z terenami inwestycyjnymi. Dobrym przykładem jest gmina Nysa, która już zaplanowała i przymierza się do budowy sieci dróg przy nowopowstałych terenach inwestycyjnych, znajdujących się przy obecnie budowanej obwodnicy Nysy. Pracownikom firm zlokalizowanych na terenach inwestycyjnych należy stworzyć możliwość dotarcia do pracy innym niż samochód środkiem transportu, np. piechotą, rowerem lub komunikacją publiczną.

Podsumowując, pod inwestycje najlepiej przeznaczać tereny położone blisko głównych ciągów drogowych. W szczególności rekomenduje się wyznaczenie terenów pod inwestycje przy:

- istniejącej obwodnicy Grodkowa i Głubczyc
- budowanej obwodnicy Nysy
- planowanej obwodnicy Kietrza.

Ważnym zadaniem gmin jest budowanie dróg bezpośrednio na terenach inwestycyjnych, tak aby łączyły one każdą z działek przeznaczonych pod inwestycje z drogą główną. Projektując nowe drogi należy pamiętać, aby uwzględniać przy nich chodniki i ścieżki rowerowe. Należy również umożliwić pracownikom dojeżdżanie do pracy komunikacją zbiorową.

4.4.7 Sugerowane tereny mieszkaniowe

Lokalizację terenów przeznaczonych obecnie pod budownictwo mieszkaniowe determinują dokumenty planistyczne, takie jak Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Najbardziej atrakcyjne pod względem komunikacyjnym są tereny zlokalizowane blisko centrów miast, ponieważ są to obszary dobrze skomunikowane drogowo i z reguły posiadające dobrze funkcjonującą komunikację publiczną. Problemem jaki można zaobserwować na takich terenach jest deficyt miejsc parkingowych. Obszary oddalone od centrów miejscowości są przeznaczone głównie pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne. Nie występuje tu problem braku miejsc parkingowych, jednak obszary te często charakteryzują się bardzo słabą dostępnością komunikacyjną (drogi gruntowe) oraz nierzadko całkowitym brakiem występowania komunikacji publicznej.

Polityka rozwoju mieszkalnictwa w gminach powinna uwzględniać kierunki rozwoju w tym zakresie. W szczególności system transportu publicznego, a także planowane inwestycje drogowe powinny rozwijać się na obszarach, na których powstają nowe budynki. To gmina powinna podążać za potrzebami mieszkańców, czyli dostosowywać system transportu publicznego do zgłaszanego popytu. Jedyną formą oddziaływania władz samorządowych na kierunki rozwoju mieszkalnictwa jest Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Ze względu na ścisłą i historyczną zabudowę w centrach miejscowości, budownictwo mieszkaniowe powinno rozwijać się poza ścisłymi centrami.



Biuro projektu:

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

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

Przy istniejącym lub planowanym drogowym układzie komunikacyjnym, nowe obszary zabudowy mogą być umiejscawiane przy każdej drodze publicznej. Planowanie powinno odbywać się z uwzględnieniem obowiązujących dla danej kategorii drogi przepisów dotyczących linii zabudowy oraz sposobu obsługi komunikacyjnej tych obszarów:

- linia zabudowy na obszarach zabudowanych i niezabudowanych, obowiązująca lub nieprzekraczalna, powinna być odpowiednio oddalona od krawędzi jezdni danej kategorii;
- dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego (hałas, spaliny), linię zabudowy powinno się odsuwać dalej niż wynika to z przepisów, szczególnie dotyczy to dróg klasy G i niższych na obszarach zabudowanych (np. nowa linia zabudowy co najmniej 20 m od krawędzi jezdni);
- w przypadku występowania historycznej linii zabudowy, dla zapewnienia ładu urbanistycznego, powinna ona pozostać bez zmian;
- przy drogach klasy A, S, GP i na głównych ciągach komunikacyjnych – wskazane jest stosowanie pasów zieleni izolacyjnej, tak by zniwelować uciążliwości, szczególnie akustyczne, związane z ruchem drogowym i w ten sposób nie powodować konieczności budowy ekranów akustycznych; natomiast przy pozostałych klasach dróg działania takie mogą być rekomendowane w uzasadnionych przypadkach;
- ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz unikanie przejazdów tranzytowych, obsługa terenów przyległych do dróg klasy GP i G powinna odbywać się wyłącznie poprzez skrzyżowania i bezpośrednio z dróg niższych klas lub dróg serwisowych.

W przypadku transportu publicznego, lokalizacja nowych obszarów zabudowy mieszkaniowej powinna uwzględniać następujące elementy:

- dostępność do istniejącej i planowanej sieci dróg wyższych klas – A, S, GP i G, która pozwoli na szybkie, komfortowe i bezpieczne dotarcie do głównych ośrodków gospodarczych województwa, a w przypadku miast, funkcjonalny układ dróg dojazdowych do centrum oraz głównych tras;
- lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych, przystanków komunikacyjnych oraz planowanych parkingów typu P+R czy B+R;
- lokalizacja węzłów przesiadkowych, pozwalających na przesiadkę co najmniej z samochodu czy roweru na transport autobusowy lub kolejowy.

Gminy powinny stymulować rozwój terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne poprzez:

- budowę dróg dojazdowych wraz z chodnikami i oświetleniem;
- budowę ścieżek rowerowych i podłączenie ich do istniejącej sieci dróg rowerowych;
- organizację komunikacji zbiorowej.



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

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

Podsumowując, kształtując nowe rejony zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej powinno się brać pod uwagę lokowanie ich na obszarach atrakcyjnych dla przyszłych mieszkańców, których istniejący i planowany układ komunikacyjny oraz transportowy w sposób funkcjonalny i bezpieczny pozwala na dojazd do centrum miasta (w przypadku miejskich obszarów zurbanizowanych) i do głównych ośrodków gospodarczych (w przypadkach małych miast i wsi).

4.4.8 Rozwiązania mające na celu minimalizację negatywnych oddziaływań, które mogą zachodzić w wyniku realizacji kierunków działań projektowanego dokumentu

W Prognozie oddziaływania na środowisko projektu *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 na lata 2016 – 2026 z perspektywą do 2030 r* największy wpływ na środowisko zidentyfikowano przy realizacji przedsięwzięć związanych z przebudową/budową infrastruktury drogowej. Minimalizacja zagrożeń wynikających z oddziaływania transportu drogowego na środowisko przyrodnicze to przede wszystkim ustalenie lokalizacji drogi w miejscu najmniej kolizyjnym z ostojami i naturalnymi korytarzami migracyjnymi zwierząt. Działanie takie możliwe jest przy planowaniu inwestycji po nowym śladzie drogowym.

Przy inwestycjach w infrastrukturę liniową, możliwe jest zastosowanie środków minimalizujących. Do działań minimalizujących możliwych do zastosowania praktykuje się budowę przejść umożliwiających migrację zwierząt adaptacja istniejących przepustów i mostów do pełnienia funkcji przejść dla tych zwierząt. Dobrze zlokalizowane i wykonane przejścia dla zwierząt umożliwiają wykorzystywanie siedlisk rozciętych szlakiem komunikacyjnym przez lokalne populacje oraz przemieszczanie się osobników migrujących na dalekie odległości. Zapobieganiu wchodzenia zwierząt na jezdnie oraz kierowaniu ich ku przejściom służą gradzenia (siatka o odpowiedniej wielkości oczek, płotki dla płazów) oraz instalacja akustycznych i odbaskowych 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 drogowych związane jest także z dostosowaniem terminu wykonywania prac w czasie poza okresem rozrodu i migracji płazów, lęgów ptaków oraz rozrodu i wychowu młodych ssaków. Dlatego tak istotne jest rozpoznanie chronionych gatunków flory, fauny i siedlisk przyrodniczych występujących w pasie i w okolicy planowanej inwestycji, wykonywane na etapie oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć.

Ponadto w Prognozie oddziaływania na środowisko sformułowano generalne zasady zapobiegania i ograniczania oddziaływań powstających na etapie realizacji i eksploatacji zadań, do których należą:



Biuro projektu:

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

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

- na etapie realizacji prac i użytkowania należy stosować najlepsze dostępne technologie;
- należy w sposób odpowiedni zabezpieczać ewentualne place budowy;
- należy stosować środki zapobiegające zwiększonej emisji hałasu np. poprzez stosowanie rozwiązań funkcjonalnych i organizacyjnych;
- należy ograniczyć do niezbędnego minimum prace prowadzone w sąsiedztwie obszarów chronionych w myśl ustawy o ochronie przyrody, lasów, cieków i zbiorników wodnych,
- należy ograniczać liczbę drzew podlegającą wycince, a w przypadku konieczności usunięcia wykonywać nasadzenie kompensujące;
- w miarę możliwości stosować podczyszczanie wód deszczowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni utwardzonych w separatorach substancji ropopochodnych;
- należy dążyć do umożliwienia infiltracji wód opadowych do gruntu;
- należy stosować materiały energooszczędne;
- należy w racjonalny sposób korzystać z zasobów wodnych;
- należy ograniczać zmiany stosunków wodnych;
- należy minimalizować ilość wytwarzanych odpadów i ilości odpadów poddawanych unieszkodliwianiu poprzez składowanie.

4.5 Plan finansowania

W perspektywie unijnego okresu programowania na lata 2014-2020, w dziedzinie transportu nacisk położony jest na czystą komunikację. Realizowane będą inwestycje zarówno w infrastrukturę (np. budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i tabor. Preferowane będzie łączenie obu rodzajów projektów. Finansowane będą też projekty, których założeniem jest inwestowanie w infrastrukturę komplementarną – inteligentne systemy transportowe, integrację istniejących środków transportu oraz dostosowanie komunikacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Realizacja inwestycji zaplanowanych w Strategii winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku* (z perspektywą do 2030 r.), dokumencie stworzonym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (styczeń 2013). Należą do nich:

- **krajowe środki publiczne**, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy – KFD, Fundusz Kolejowy – FK, państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej – NFOŚiGW, budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
- **środki unijne** – w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz innych źródeł zagranicznych;



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- **środki prywatne inwestorów** m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego;
- **kredyty komercyjne i pożyczki.**

Biorąc pod uwagę aktualny stan prac nad dokumentami programowymi – zatwierdzone programy operacyjne, brak uszczegółowień oraz szczegółowych zasad realizacji konkursów (katalogi kosztów kwalifikowalnych, kryteria wyboru projektów) – w opracowaniu zasygnalizowano możliwe źródła finansowania projektów realizowanych przez Partnerstwo Nyskie. Na późniejszym etapie realizacji działań konieczna będzie jednak szczegółowa analiza każdego przedsięwzięcia pod kątem możliwości aplikowania o dane dofinansowanie oraz szans na uzyskanie wsparcia.

Analiza oparta została o obowiązujące wytyczne. Przytoczono zapisy następujących dokumentów programowych:

- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Opolskiego na lata 2014-2020**, grudzień 2014 r. – wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- **Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego na lata 2014-2020**, zakres: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, wersja nr 1. Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Opolskiego uchwałą na 385/2015 z dnia 19 marca 2015 r.
- **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020**, 16 grudnia 2014 r.
- **Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020**, grudzień 2014 r.– wersja zatwierdzona przez Komisję Europejską.
- **Program Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2014-2020**, sierpień 2014 r.
- **Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2020**, czerwiec 2015 r.

4.6 Ramy organizacyjne transportu zbiorowego

4.6.1 Zmiany w systemie dotowania ulg za przejazd środkami publicznego transportu zbiorowego

Dotychczasowe rozwiązanie w zakresie uzyskiwania przez przewoźników autobusowych dopłaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg za przejazd oparte były o regulacje ustawy z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z póź. zm.), a w szczególności art. 8a tej ustawy. Zgodnie ze wskazaną regulacją, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane były z budżetu państwa, przekazywane przewoźnikom przez samorządy województw właściwych ze względu na miejsce zamieszkania lub siedziby przewoźnika albo wykonywania przewozów. Dopłata ta stanowi różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów



Biuro projektu:

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

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

w cenach uwzględniających te ulgi, a zatem przewoźnik nie ponosił starty z tytułu stosowania ulgi wynikającej z ww. ustawy lub innych ustaw szczególnych. O dopłaty mógł ubiegać się przewoźnik, który spełniał następujące warunki:

1. Przewoźnik posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2013 poz. 1414 z późn. zm.),
2. Stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
3. Zawarł umowę z samorządem województwa określającą zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.

W praktyce oznaczało to, że każdy przewoźnik, który wykonywał przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym, który stosował ulgi ustawowe (ze względu na ciążący na nim obowiązek) mógł ubiegać się o uzyskanie dopłaty po spełnieniu ww. warunków, tj. posiadania zezwolenia, kasy fiskalnej oraz zawarcia umowy z samorządem województwa. Prawo do uzyskania rekompensaty finansowej obejmowało zatem dużą grupę przewoźników, niezależnie od tego czy byli to przewoźnicy będący własnością samorządów czy przewoźnicy prywatni, wykonujący regularne przewozy.

W tym miejscu należy podkreślić, iż ustawa nie uzależniała prawa do dopłaty od uzyskania statusu operatora zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Niedawne nowelizacje ustaw transportowych: ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego znacząco zmieniły sytuację przewoźników, w szczególności zmiana tej ostatniej znacząco wpływa na charakter dotacji dla przewoźników w zakresie ulg ustawowych. Usunięto z niej mianowicie wspomniany uprzednio art. 8a. Oznacza to, iż od 1 stycznia 2017 roku o dopłaty do ulgowych przewozów ubiegać będą mogły się jedynie podmioty, które zawrą umowę o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem publicznego transportu zbiorowego w danym regionie, czyli operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Wynika stąd, że dotacje przysługiwać będą jedynie ściśle wyznaczonym podmiotom, wybranym zgodnie z właściwą procedurą regulowaną ustawą i które zawrą umowę z organizatorem – właściwą jednostką samorządu terytorialnego. Przewoźnicy, którzy nie będą wykonywać przewozów użyteczności publicznej, a co za tym idzie nie zawrą umowy z organizatorem (głównie przewoźnicy prywatni działający na podstawie potwierdzenia zgłoszenia wykonywania przewozów) nie będą mogli zwrócić się o rekompensatę od udzielanych ulg ustawowych. Niewątpliwie znacząco ograniczy to liczbę przewoźników, którzy będą uprawnieni do finansowej rekompensaty.



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

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

Zasady rozliczania ulg określone zostaną każdorazowo w umowie zawieranej pomiędzy operatorem a organizatorem, a ze względu na usunięcie art. 8a ustawy samorząd województwa przestaje być podmiotem, który przyznaje dotacje bezpośrednio na podstawie wniosków przewoźników. To organizator otrzymywać będzie środki przeznaczone na dotację, które następnie będą przekazywane operatorowi zgodnie z umową. Dotychczasowe dotacje z budżetu państwa na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w zakresie regularnego przewozu osób przyznawane będą do dnia 31 grudnia 2016 roku.

Warto również pokreślić, iż pomimo iż nowe zmiany zaczną w pełni funkcjonować w 2017 roku, już dziś dostrzegany jest problem dotowania ulg dla przewoźników operujących na niewielkim obszarze. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, na które ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada obowiązek sporządzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu drogowego (szczegółowo - art. 9 ww. ustawy) wyznaczenie na jego potrzeby sieci komunikacyjnej (w tym linii komunikacyjnych) umożliwia wybór przewoźników – operatorów obsługujących dane linie, a co za tym idzie zawarcie umowy i uregulowanie kwestii ulg. W przypadku obszarów nieposiadających szczegółowego planu transportowego nie będzie możliwy wybór operatora w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, co zamknie drogę np. małym regionalnym PKS do ubiegania się o rekompensaty za straty poniesione z tytułu stosowania ustawowych ulg, dlatego można spodziewać się, iż podmioty niezobligowane do sporządzania planów transportowych będą w praktyce decydować się na ich wykonanie.

4.6.2 Minimalnych poziomów obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa

Biorąc pod uwagę uwarunkowania transportowe oraz wyniki przeprowadzonej diagnozy stanu publicznego transportu zbiorowego na terenie OF PN 2020 należy uznać stan obecny obsługi poszczególnych miejscowości wchodzących w skład partnerstwa za **stan minimalny**. Trzeba przy tym zauważyć, że obecny poziom obsługi poszczególnych miejscowości **nie zaspokaja** w pełni aktualnych potrzeb mieszkańców obszaru funkcjonalnego.

Poprawa standardu obsługi jest jednym z zadań publicznego transportu zbiorowego. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego. Standard usług przewozowych musi uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,



Biuro projektu:

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

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

- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego

Ogólne parametry standardu usług przewozowych zostały zdefiniowane w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego i charakteryzują się następującymi wielkościami:

- **punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %**
- **średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.**
- **przesiadkowość średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż**
- **4 osoby na m² powierzchni przeznaczanej do stania.**

Osobną kwestią jest dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Organizator transportu publicznego ma więc obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp. Zgodnie z zapisami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Nyskiego dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

1. Odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsca przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
2. Usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
3. Odpowiedniej organizacji przystanku:
- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
4. Stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

4.6.3 Optymalne ramy organizacyjne transportu zbiorowego w OF PN2020

Odpowiedzialność za prawidłowe zorganizowanie lokalnego transportu leży przede wszystkim w kompetencji gminy i powiatu. Szczególnie istotne dla funkcjonowania regionu jest umożliwienie mieszkańcom przemieszczania się nie tylko w ramach zamkniętego obszaru, ale również pomiędzy gminami i powiatami. Ze względu na umiejscowienie i specyfikę, część gmin nie jest w stanie samodzielnie zapewnić lokalnego transportu, stąd konieczne jest zacieśnienie współpracy pomiędzy gminami oraz powiatami w tym zakresie. Realizacji potrzeb podróży nie sprzyja wielość przewoźników i różnorodność taryf przez nich stosowanych. Aby wypracować rozwiązania konieczne dla realizacji celów Partnerstwa, zalecane jest utworzenie na obszarze jego działalności zintegrowanego systemu taryfowego. Niniejsze opracowanie zawiera kilka propozycji rozwiązań, zróżnicowanych ze względu na możliwości finansowe Partnerów oraz zakres planowanej integracji.

4.6.3.1 Potencjalne problemy prawne

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego na terenie Partnerstwa Nyskiego 2020 jest zadaniem niezwykle trudnym i wymagającym dużego zaangażowania ze strony Partnerów. Dotychczas występujące w Polsce rozwiązania nie odpowiadają w pełni specyfikacji obszaru objętego Partnerstwem. Zintegrowane systemy taryfowe stosowane są najczęściej na obszarach aglomeracji miejskich



Biuro projektu:

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

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

(Kraków, Gdańsk) bądź w skupiskach miast i gmin miejskich (KZK GOP), w których integracja następuje w ramach komunikacji miejskiej, ewentualnie komunikacji miejskiej i kolei. Teren Partnerstwa charakteryzuje różnorodność obszarów, na których organizowany jest transport – tylko w jednej gminie funkcjonuje komunikacja miejska (MZK Nysa), w pozostałych gminach publiczny transport zbiorowy organizowany jest w ramach umów zawieranych przez organizatorów z operatorami (PKS Głubczyce, PKS Brzeg, Arriva, PKS Nysa) oraz przewozów komercyjnych.

Obowiązujący stan prawny nie pozwala na pełną integrację taryfową, ze względu na konieczność honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Komunikacja miejska, gminne i powiatowe przewozy pasażerskie oraz kolej zobowiązane są stosować odmienne reżimy prawne, stąd na dzień dzisiejszy nie istnieje możliwość całkowitego ujednoczenia taryfy – np. studenci podróżujący komunikacją miejską mogą korzystać z 50% zniżki, jednak kiedy poruszają się komunikacją gminną, nieobjętą komunikacją miejską, przysługuje im zniżka w wysokości 51%. Nie ma zatem na dzień dzisiejszy, przy obecnym sposobie organizacji transportu publicznego, prawnej możliwości wprowadzenia jednej spójnej taryfy przewozowej na całym obszarze Partnerstwa. Nie wyklucza to jednak przynajmniej częściowego zintegrowania stawek taryfowych stosowanych przez przewoźników, a co za tym idzie, wspólnej organizacji transportu lokalnego.

4.6.3.2 Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych

Zintegrowanie taryfowe na obszarze Partnerstwa to przede wszystkim wyzwanie dla Partnerów. Obszar Partnerstwa to zarówno gminy jak i powiaty o różnej wielkości. Organizacja transportu lokalnego dla tak zróżnicowanego obszaru wymaga czasu, wysiłku i chęci ze strony Partnerów dla wypracowania kompromisu.

Rozwiązaniem najprostszym, inicjującym współpracę pomiędzy Partnerami, jest zawiązanie porozumienia transportowego przez przewoźników lokalnych. Jest to opcja korzystna zwłaszcza dla jednostek samorządu terytorialnego, które posiadają podmioty wewnętrzne wykonujące transport publiczny. Celem tych podmiotów jest przede wszystkim realizowanie zadań publicznych w zakresie wykonywania przewozów regularnych, dlatego często są to jednostki nierentowne, dotowane przez samorząd, stanowiące duże obciążenie dla lokalnego budżetu.

Zakres zawartego porozumienia może być różny – zależy od woli i potrzeb przewoźników. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest wzajemne honorowanie biletów na wybranych przez przewoźników liniach komunikacyjnych czy odcinkach tras. Porozumienie może obejmować zarówno bilety jednorazowe jak i miesięczne, w zależności od specyfiki trasy. Wybrane bilety obydwu przewoźników będą obowiązywały także w autobusach drugiego przewoźnika. W porozumieniu przewoźnicy ustalają przede wszystkim sposób rozliczania tak wykonywanych przewozów – podziału zysków uzyskanych z tytułu wykonanych przewozów. Zaletą takiego rozwiązania jest brak oddziaływania na dotychczas stosowane przez przewoźników ulgi.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Kolejna propozycja to zawarcie porozumienia przez przewoźników lokalnych, celem utworzenia dodatkowego, wspólnego biletu. Bilet ten uprawniałby podróżnych do korzystania z transportu na trasach wskazanych przez przewoźników – sygnatariuszy porozumienia, z możliwością przesiadania się w ramach przewozów różnych przewoźników. Byłaby to oferta alternatywna dla aktualnych ofert przewoźników, która nie wpływałaby na obecnie stosowane taryfy, ulgi czy rozkład jazdy. Jak wynika z przeprowadzonych badań, podróżni wskazują konieczność posiadania kilku biletów jako szczególnie uciążliwą w ramach transportu lokalnego. Wspólny bilet stanowiłby znaczne ułatwienie dla dotychczasowych podróżnych i byłby sposobem na pozyskanie nowych klientów.

Proponowany bilet może przyjąć dowolną formę, zarówno biletu jednorazowego jak i miesięcznego. Rozwiązaniem optymalnym zdaje się być bilet czasowy, uprawniający do swobodnego przemieszczania się transportem organizowanym przez przewoźników w czasie wskazanym na bilecie, z dowolną liczbą przesiadek (np. bilet kilkugodzinny lub całodniowy).

Powyższe rozwiązanie nie generuje dodatkowych kosztów, poza tymi niezbędnymi do stworzenia biletu (opracowanie graficzne, druk) oraz ustalenia jego ceny i sposobu podziału zysku ze sprzedaży. Poza niewątpliwymi zaletami, jakimi jest prostota i niewielki koszt, należy zaznaczyć, że taki bilet miałby charakter komercyjny i stanowiłby dodatkowy przychód dla przewoźników. Rozwiązanie nie stanowiłoby zatem przewozu o charakterze użyteczności publicznej i w konsekwencji nie podlegałoby dotowaniu z budżetu z tytułu stosowanych ulg.

4.6.3.3 Możliwość zintegrowania publicznego transportu zbiorowego – przewozów kolejowych i autobusowych – w formie wspólnego biletu.

Brak współpracy pomiędzy przewoźnikami, odmienne taryfy biletowe czy brak możliwości szybkiej przesiadki i sprawnego dotarcia do celu powodują brak zainteresowania wśród podróżnych publicznym transportem zbiorowym. Podróżny, który musi nabyć kilka różnych biletów, często nie decyduje się na skorzystanie z usług publicznych przewoźników i wybiera transport indywidualny.

Nie ma prawnych przeciwwskazań do tworzenia przez przedstawicieli różnych gałęzi transportu wspólnych rozwiązań komunikacyjnych. Bilety aglomeracyjne, coraz częściej stosowane w obszarach wielkomiejskich, łączą przede wszystkim transport miejski podmiejski z koleją. Takie bilety łączone można wprowadzić również na terenie PN 2020, odpowiednio dostosowując je do skali przewozu i potrzeb regionu dla którego byłyby ustanawiane.

Na dzień dzisiejszy jedyny problem praktyczny, jaki generują przepisy, polega na niejednolitych stawkach procentowych ulg ustawowych, których stosowanie jest obligatoryjne w przypadku przewozów realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego. Ulgi, określone głównie w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z późn. zm.), określone są osobno dla każdego rodzaju przewozów (kolejowy, autobusowy i komunikacja miejska).



Biuro projektu:

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

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

W przypadku transportu kolejowego i autobusowego będą to stawki z w/w ustawy – 95%, 93%, 78%, 51%, 49%, 37%, 33% (ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej). Pomimo tożsamej z pozoru stawki, często zależnie od rodzaju transportu zniżka będzie odmienna dla tej samej grupy osób, np. w przypadku jednorazowych przejazdów, dzieciom w wieku do lat 4 w pociągu przysługiwać będzie zniżka w wys. 100% ceny biletu, natomiast w komunikacji autobusowej zwykłej i przyspieszonej – 78% (chyba że dziecko nie korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia). W przypadku komunikacji miejskiej najczęstszą ulgą będzie 50% i 100%, co wynika z odrębnych przepisów (np. ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym, ustawy o systemie oświaty, ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora).

Wspólny bilet składałby się z sumy dwóch elementów składowych, obejmujących koszt biletu na każdy rodzaj transportu połączony w całość, z zastosowaniem ulg dla każdego elementu osobno. Za przykład można przyjąć bilety dla grupy objętej zniżką: „dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (...) – nie dłużej niż do 24 roku życia” – czyli uczniów. Przyjmując, iż głównym celem wprowadzenia biletu jest zintegrowanie komunikacji autobusowej z koleją, bilet dla uczniów wyglądałby następująco:

- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 37% ulgi na bilet kolejowy + 100% wartości normalnego biletu autobusowego,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i autobusowy – 49% ulgi na bilet kolejowy + 49% ulgi na bilet autobusowy,
- bilet jednorazowy obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 37 % ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej,
- bilet miesięczny obejmujący transport kolejowy i komunikację miejską – 49% ulgi na bilet kolejowy + 50% wartości biletu normalnego komunikacji miejskiej.

Powyższy przykład pokazuje niedoskonałość rozwiązania zastosowanego przez ustawodawcę, niemniej jednak nie powoduje to niemożliwości jego wprowadzenia. To od przewoźników zależy, czy zdecydują się na bilety jednorazowe czy miesięczne – zależnie od specyfiki regionu na którym odbywają się przewozy, niemniej jednak zalecanym rozwiązaniem byłby bilet okresowy, drukowany indywidualnie dla każdego pasażera, a zatem bilet imienny. Przewoźnik, zgodnie ze wskazaniem podróżnego wydawałby imienny bilet z uwzględnieniem przysługujących podróżnemu ulg, w oparciu o przedstawiony przez podróżnego dokument uprawniający do zniżki. Zależnie od potrzeb, cena biletu może zostać uzależniona od liczby kilometrów, lub zasięgu przewozu. Choć proces samego ustalenia wartości biletu zdaje się być skomplikowany, rozwiązanie może przynieść wymierne korzyści. Niewątpliwie zwiększy to komfort podróżnych, co może zachęcić do częstszego korzystania z usług publicznego transportu.

4.6.3.4 Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy

- a) Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego



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

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

Obowiązek zapewniania mieszkańcom gminnych przewozów pasażerskich często jest sporym obciążeniem dla gminy i jej budżetu. Gmina rzadko posiada własny tabor i środki zapewniające jej samodzielną obsługę transportu lokalnego. W przypadku kiedy gmina nie posiada podmiotu wewnętrznego – przewoźnika będącego własnością gminy, gmina jako organizator transportu ma obowiązek w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonania wyboru operatora, który będzie wykonywał przewozy na jej rzecz.

Zasadniczo gmina obowiązana jest dokonać wyboru przewoźnika w sposób otwarty - poprzez procedurę przetargową na podstawie ustawy Prawo Zamówień Publicznych lub w drodze koncesji na usługi. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku implementacji Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, przewiduje jednak wyjątkowe okoliczności, w których gmina może samodzielnie dokonać wyboru przewoźnika i bezpośrednio zawrzeć z nim umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając powyższe, gminy mogą niekiedy bezpośrednio zdecydować się na przewoźnika, który będzie realizował przewozy zgodnie z ich potrzebami i oczekiwaniami. Niezależnie od trybu, gmina może skorzystać z usług podmiotu całkowicie komercyjnego - takiego wyboru dokonała gmina Prudnik, która korzysta z usług Arriva na wybranych liniach komunikacyjnych (wybrany w drodze przetargu nieograniczonego). Alternatywnie organizator może nawiązać współpracę z którymś z podmiotów wewnętrznych należących do okolicznych jednostek samorządu terytorialnego.

Powyższe porozumienie pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego w praktyce składa się z dwóch etapów. Strony inicjują współpracę poprzez podjęcie odpowiednio przez gminę i powiat uchwał w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Następnie, już z udziałem podmiotu wewnętrznego – przewoźnika, zawierają trójstronną umowę



Biuro projektu:

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

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

o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obecnie Powiat Nyski poprzez Radę Powiatu podjął uchwały o nawiązaniu współpracy z Gminą Pakosławice oraz Gminą Skoroszyce, których ostatecznym rezultatem ma być wykonywanie przez PKS Nysa gminnych przewozów pasażerskich na terenie tych gmin.

Powyższe rozwiązanie niesie ze sobą bezsporne korzyści zarówno w strefie finansowej, jak i w zakresie rozwoju Partnerstwa. Niewątpliwie zlecenie przewozów podmiotom lokalnym będącym własnością samorządów jest niekiedy jedynym ratunkiem dla ich funkcjonowania, gdyż w kontekście zmieniającej się charakterystyki współczesnego transportu, coraz bardziej opierającego się na transporcie indywidualnym, podmioty te często borykają się z problemami finansowymi, a ich zadłużenie stanowi obciążenie dla samorządowych budżetów. Podmioty takie jak PKS Nysa wykonują również powiatowe przewozy pasażerskie na terenie gmin. Zasadnym wydaje się więc zlecenie wykonywania dodatkowego transportu jednostce, która częściowo funkcjonuje już w obszarze lokalnego transportu. Jest to również rozwiązanie niewątpliwie korzystne ze względu na możliwą lokalną współpracę pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, co zwiększa integrację transportową regionu.

b) Integracja wielu podmiotów w świetle wykonywania publicznego transportu zbiorowego

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego może przyjmować różnorodny kształt organizacyjny. Jednym z możliwych rozwiązań jest nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami, poprzez zawiązanie porozumienia taryfowego lub utworzenie związku przewoźników. Na terenie Partnerstwa funkcjonuje 5 głównych przewoźników: MZK Nysa (w zakresie komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa) oraz PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg oraz Arriva. W obecnej sytuacji faktyczno-prawnej mało prawdopodobnym jest, aby wszyscy przewoźnicy dobrowolnie zawiazali współpracę. Część z nich stanowi jednostki zewnętrzne wobec gmin i działa na podstawie umów zawartych z gminami lub powiatami. Są to przede wszystkim przedsiębiorcy działający w oparciu o konkurencyjność prezentowanych ofert.

Lokalny transport, stanowi zadanie własne gminy o charakterze obowiązkowym. Może być on organizowany przez gminę samodzielnie, lub w drodze porozumienia gmin czy związku międzygminnego. Gminy posiadające zdolność do samodzielnego zapewnienia transportu zbiorowego na swoim obszarze to przeważnie duże gminy o charakterze miejskim, posiadające wystarczające zaplecze w postaci samorządowego zakładu budżetowego czy spółki komunalnej, za pomocą których gmina jest w stanie zapewnić mieszkańcom transport publiczny. Gminy, które nie są zdolne do wykonywania transportu, wybierają jedną z form współpracy z gminami ościennymi, np. w drodze porozumienia, w którym gmina powierza innej wykonywanie zadań publicznych objętych porozumieniem. Druga gmina przyjmuje wówczas na siebie prawa i obowiązki związane z zadaniami gminy pierwszej, mając



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

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

często obowiązek uczestniczenia w kosztach realizacji powierzonego zadania – czyli wykonywania przewozów regularnych.

Porozumienia wskazane powyżej funkcjonują już obecnie na terenie Partnerstwa Nyskiego. MZK Nysa realizuje obsługę komunikacji miejskiej na terenie miasta Nysa. Jest podmiotem wewnętrznym, spółką komunalną, której wyłącznym właścicielem jest gmina Nysa. Posiada własny tabor i strukturę organizacyjną, sprawnie funkcjonującą na terenie gminy. Niewątpliwie racjonalnym jest więc nawiązywanie współpracy z Nysą przez gminy ościenne (takie jak Otmuchów), które nie są zdolne samodzielnie zapewnić transportu na swoim terenie bez ponoszenia kosztów znacznie przewyższających ich możliwości finansowe. W takim porozumieniu, gminy przenoszą wykonywanie transportu publicznego na gminę zobowiązującą się, ustalając jednocześnie ewentualną odpłatność za wykonywanie usług. Analogiczne rozwiązanie mogą stosować gminy w porozumieniu z innymi operatorami, np. z PKS'ami świadczącymi usługi przewozowe.

Należy jednak pamiętać, że w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na drodze porozumienia powiat może scedować wykonywanie zadań z zakresu przewozów lokalnych na gminę, ale nigdy odwrotnie.

Wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich – przewozów międzygminnych niewykraczających poza granicę powiatu – należy do zadań własnych powiatu. Podobnie jak w przypadku gmin, powiaty mogą zawierać stosowne porozumienia z powiatami sąsiadującymi, celem przekazania jednemu z nich wykonywania transportu międzygminnego. Podobnie jak w przypadku porozumień gminnych, zawierane porozumienie powinno określać przede wszystkim podział kosztów realizacji zadań publicznych i ewentualny podział przychodów czerpanych z przewozów.

Proponowanym rozwiązaniem, najkorzystniejszym z punktu widzenia zacieśniania współpracy pomiędzy Partnerami, jest utworzenie związku międzygminnego pomiędzy gminami - Partnerami. Jest to opcja najdalej idąca w zakresie integracji, pozwalająca na wspólne decydowanie przez gminy o kierunku rozwoju lokalnego transportu, nie tylko w zakresie utworzenia wspólnej taryfy przewozowej, ale potencjalnie również wspólnych rozkładów jazdy, organizacji węzłów przesiadkowych, dystrybucji i promocji usług etc.

Związek międzygminny uważany jest za najbardziej zaawansowaną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Utworzenie związku skutkuje bowiem powstaniem odrębnej osoby prawnej. Ponadto, przepisy prawa dopuszczają ponadto do udziału w związkach międzygminnych również miasta na prawach powiatu. Zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego określają, które zadanie należące do zakresu ich działania będzie wykonywane wspólnie i w tym celu tworzą związek, na który przenoszą wykonywanie tego zadania. Warto podkreślić, że od momentu utworzenia to związek przejmuje na siebie odpowiedzialność za realizację przekazanych zadań. Związek działa w oparciu o przyjęty przez rady zainteresowanych gmin statut. Organem stanowiącym i kontrolnym związku jest Zgromadzenie związku, w którego skład wchodzi wójtowie gmin (burmistrzowie,

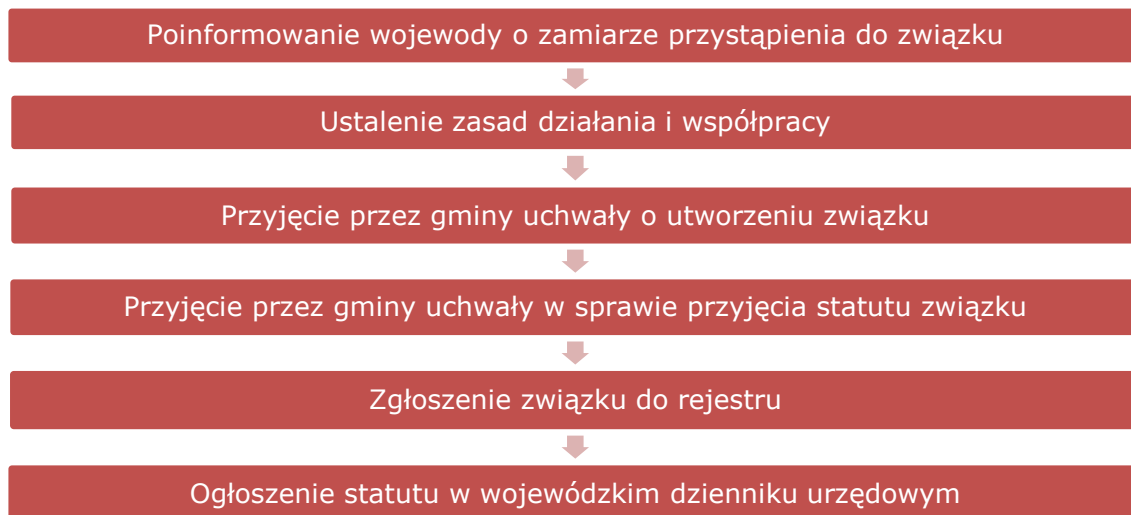


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

prezydenci miast) wchodzących w skład w związku. Spośród swoich członków zgromadzenie wybiera Zarząd związku, który będzie operował jako organ wykonawczy. Po zarejestrowaniu związku, z dniem ogłoszenia statutu związek międzygminny nabywa osobowość prawną i może rozpocząć wykonywanie działalności w ramach realizacji celów, dla których został powołany.

Rysunek 41 Powstanie związku międzygminnego



Źródło: Opracowanie własne.

4.6.3.5 Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Powołanie związku nie powoduje automatycznie integracji w zakresie transportu lokalnego. To w jakich obszarach nastąpi przekazanie kompetencji związkowi zależy od skłonności gmin do integracji oraz ich chęci do aktywnego udziału w tworzeniu i realizacji wspólnej polityki transportowej. Istotną rolę odgrywać będą również możliwości finansowe gmin – członków związku.

Zgromadzenie związku międzygminnego to najistotniejszy organ z punktu widzenia integracji. Jest organem stanowiącym i kontrolnym związku, decydującym o kierunkach, w jakich zmierzać będą działania związku, w szczególności realizacja zadań statutowych. Poza podejmowaniem uchwał o charakterze „organizacyjnym”, tj. w sprawach dotyczących członkostwa w związku, planowania finansowego, zasad zarządzania majątkiem, wysokości stawki dla obliczenia składki członkowskiej gmin etc., to do zgromadzenia należeć będzie uchwalenie wspólnej taryfy za usługi transportu lokalnego.



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

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

Rysunek 42 Struktura organizacyjna związku

	• Gminy
Organ stanowiąco-kontrolny	• Zgromadzenie
Organ wykonawczy	• Zarząd
Aparat pomocniczy	• Biuro

Źródło: Opracowanie własne.

Związek międzygminny może utworzyć w ramach swojej struktury jednostkę organizacyjną – zarząd transportu, która zajmie się analizą aktualnych potrzeb transportowych związku, planowaniem i realizacją usług przewozowych oraz ogólną organizacją działań związku.

Poprzez zawiązanie przez gminy związku międzygminnego i przystąpienie do tego związku, gminy przekazują związkowi swoje prawa i obowiązki, które łączą się z wykonywaniem zadania publicznego, które zostało przez gminy związkowi powierzone. Oznacza to, że związek wykonuje je we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność, przy pomocy swoich organów. W kontekście utworzenia zintegrowanej taryfy to związek (a nie gminy) podpisywałby umowy z operatorami transportu lokalnego. Przewoźnik, który byłby zainteresowany wykonywaniem przewozów, musiałby uwzględnić taryfy ustalone przez związek, a zatem konkurencja pomiędzy przewoźnikami opierałaby się nie na kryterium ceny, ale przede wszystkim na jakości świadczonych usług.

Działalność związku nie musi ograniczać się do ujednoczenia taryfy. W przypadku pozytywnego odzewu ze strony gmin i porozumienia w sprawie pogłębienia integracji transportowej, utworzona jednostka organizacyjna mogłaby zająć się również projektowaniem linii komunikacyjnych, ustalaniem rozkładów jazdy, kontrolowaniem jakości usług przewozowych czy zawieraniem umów z przewoźnikami.

4.6.3.6 Zintegrowany system taryfowy

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego w dużej mierze zależy od określenia przez członków związku potrzeb właściwych dla ich obszaru. Należy uwzględnić zróżnicowany potencjał społeczny i gospodarczy gmin, odmienne doświadczenia posiadane przez gminy w zakresie organizacji i zarządzania transportem, zróżnicowany poziom cen, ilości i jakości organizowanych lub zamawianych usług publicznego transportu zbiorowego przez poszczególne gminy, a także przewidywane rozbieżne oczekiwania gmin, co do pożądanej ilości i jakości transportu, oraz kosztów jego funkcjonowania.

W obecnej sytuacji docelową integrację można podzielić na dwie sfery: komunikacji miejskiej oraz transportu lokalnego w zakresie przewozów regularnych. Jedynie gmina miejska Nysa posiada infrastrukturę i jednostkę organizacyjną



Biuro projektu:

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

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

realizującą komunikację miejską w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Funkcjonuje ona na stosunkowo ograniczonym terenie i, ze względu na uregulowania prawne, stosuje stawki taryfowe ustalone niezależnie przez Radę Miasta Nysa, z uwzględnieniem szeregu ulg wynikających z przepisów szczególnych. W pozostałym obszarze Partnerstwa przewozy regularne wykonywane są przez przewoźników wybranych przez gminy do wykonywania gminnych przewozów pasażerskich i właśnie w tym zakresie zachodzi wyraźna możliwość integracji systemu taryfowego.

Gminy, po dokonaniu analizy finansowej i wzajemnego zapotrzebowania na połączenia pasażerskie, mogą określić wspólną taryfę dla przewozów lokalnych, która stopniowo zostanie wdrożona na terenie partnerstwa. Jak wynika z analizy przedstawionej w rozdziale poprzedzającym, każdy przewoźnik obecnie stosuje własną taryfę i jak wynika z zestawienia, o ile średnie ceny biletów normalnych Arriva Sp. z o.o. oraz PKS Głubczyce są do siebie zbliżone, tak różnica pomiędzy cenami oferowanymi przez PKS Nysa i PKS Brzeg wynosi ok. 2 złote. Jest to sytuacja niekorzystna przede wszystkim dla podróżnych. Wprowadzenie wspólnej taryfy z pewnością zadowoli pasażerów, ponadto może być to pierwszy krok do wprowadzenia wspólnego systemu biletowego w przyszłości.

4.6.3.7 Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego

Stosownie do sposobu integracji wybranego przez Partnerów, koniecznym może okazać się podzielenie obszaru Partnerstwa Nyskiego na strefy taryfowe, np. strefę miejską, podmiejską i obwodową. Niezbędne jest również określenie rodzaju systemu taryfowego ściśle związanego z rodzajem przyjętej integracji. W zależności od wybranego rozwiązania, korzystnym może okazać się przyjęcie systemu opartego na biletach jednorazowych, działających na obszarze ograniczonym do jednej lub kilku linii komunikacyjnych (rozwiązanie wskazane dla małych obszarów integracji, np. w ramach porozumień międzygminnych), na biletach czasowych, ważnych na wielu liniach komunikacyjnych w ograniczonym przedziale czasowym (zaleca się np. w przypadku porozumień taryfowych przewoźników) oraz system mieszany, będący połączeniem obu tych rozwiązań, z możliwym również zastosowaniem dodatkowego wspólnego biletu (optymalny system dla związku międzygminnego).

4.6.3.8 Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów

Procesy związane z integracją taryfową, a co za tym idzie podziału środków ze sprzedaży biletów pomiędzy poszczególnych organizatorów i operatorów (przewoźników) będzie wymagało zastosowania rozwiązań organizacyjno – technicznych, umożliwiających pełną identyfikację i rejestrację wykorzystania biletów zintegrowanych. Operator sprzedający bilet zintegrowany jednorazowy lub miesięczny część przychodu przekaże innemu operatorowi obsługującemu tą samą trasę, na której dany bilet będzie wykorzystany. Podział wpływów ze sprzedaży będzie wyznaczany proporcjonalnie do cen biletów obowiązujących w pojazdach

operatorów na odcinkach, na które dany bilet zostanie wydany. Kolejnym elementem wspólnej taryfy biletowej i zasad podziału środków ze sprzedaży biletów

Etapy kolejne wiążą się z koniecznością zapewnienia systemów rejestrujących przejazdy z wykorzystaniem biletów jednorazowych, kodowanych na nośnikach elektronicznych. Przychód ze sprzedaży biletu jednorazowego będzie podzielony np. proporcjonalnie do składowych jego ceny. Należna część dla organizatora (operatora) komunikacji gminnej lub powiatowej zostanie najpierw przekazana wspólnemu organizatorowi przewozów pasażerskich, który po rozliczeniu zwróci ją właściwemu organizatorowi (operatorowi) linii, na której została zrealizowana część podróży przesiadkowej z biletami zintegrowanymi.

Funkcjonowanie biletów zintegrowanych okresowych wiązać się będzie z wyposażeniem pojazdów operatorów o urządzenia rejestrujące podróże pasażerów lub z wykonywaniem cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży. Uzyskiwane dane będą pozwalały na ustalenie wykorzystania biletów wieloprzejazdowych w aspekcie częstotliwości, długości i zasięgu podróży. W pierwszym etapie operator sprzedający bilet zintegrowany okresowy, przekaże odpowiednią część przychodu organizatorowi przewozów, który rozdzieli ją na pozostałych operatorów, z pojazdów których korzystali posiadacze przedmiotowego biletu.

4.6.3.9 Dotacje i rekompensaty

Odrębnym elementem finansowania przewozów pasażerskich będzie ich współfinansowanie przez organizatora. W przypadku niepokrycia kosztów funkcjonowania operatora (przewoźnika) z tytułu wpływu ze sprzedaży biletów oraz dopłat do biletów ulgowych na poszczególnych liniach będzie potrzebna wypłata rekompensaty ze strony organizatora. Zasada wypłaty rekompensaty powinna być zgodna z rozporządzeniem 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku i powinna być obliczona wg. wzoru:

$$\begin{array}{l} A \\ \text{Przychody operacyjne i zrównane z nimi} \\ B \\ \text{Koszty działalności operacyjnej} \\ C = A - B \\ \text{Wynik (zysk/strata) na sprzedaży} \\ D \\ \text{Pozostałe przychody operacyjne} \\ E \\ \text{Pozostałe koszty operacyjne} \\ F = C + D - E \\ \text{Wynik (zysk/strata) na działalności operacyjnej} \\ G \\ \text{Przychody finansowe} \end{array}$$



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

H
Koszty finansowe
 $I = F + G - H$

Wynik (zysk na działalności gospodarczej) finansowy brutto

J
Podatek dochodowy
 $K = J - I$

L
Wyliczenie kwoty rekompensaty

M
Rozsądny zysk na działalności gospodarczej
 $M = K + L$

Wyliczenie kwoty rekompensaty z uwzględnieniem rozsądnego zysku

REKOMPENSATA:

Suma wszystkich ponoszonych kosztów na działalności operacyjnej oraz kosztów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Minus

Suma wszystkich przychodów z działalności operacyjnej oraz przychodów finansowych związanych z wykonywaniem powierzonych usług

Plus

Podatek dochodowy

Plus

Rozsądny zysk (ustalona procentowa stopa zwrotu z kapitału własnego za ostatni zamknięty rok obrotowy)

Zasada współfinansowania dopłat przez poszczególnych partnerów do poszczególnych linii powinna być odzwierciedleniem liczby pasażerów korzystających z danej linii z wykorzystaniem odniesienia, że na dla przejazdów realizowanych wewnątrz gminy płatnikiem będzie gmina, natomiast dla przejazdów realizowanych pomiędzy gminami będzie Starostwo. Szczegółowa weryfikacja kierunków przejazdu pasażerów będzie możliwa dzięki zastosowaniu urządzeń rejestrujących podróże pasażerów lub dzięki wykonywaniu cyklicznych i kompleksowych badań struktury biletowej i potoków podróży.

Przedstawione propozycje dotyczące sposobu podziału środków ze sprzedaży biletów oraz wyznaczania wysokości dopłat i rekompensat nie stwarzają żadnych przeszkód przyłączenia do systemu nowych Partnerów (przewoźników komercyjnych, sąsiednich organizatorów). W przypadku rozszerzenia zakresu działalności systemu o nowe jednostki administracyjne będzie konieczne stosowne porozumienie pomiędzy operatorami. W przypadku przyłączenia do systemu nowych Partnerów



(przewoźników komercyjnych) niezbędne będzie ich wyposażenie w urządzenia rejestrujące podróże pasażerów i włącznie ich do systemu wzajemnych rozliczeń.

4.6.3.10 Dalsza integracja transportu

Jak już zostało to wcześniej podkreślone, działalność związku międzygminnego utworzonego przez Partnerów celem wykonywania publicznego transportu zbiorowego nie musi ograniczać się do wprowadzenia wspólnej taryfy. Gminy na etapie tworzenia związku określają zadania i cele jakie realizować będzie związek. Wydaje się naturalnym, iż w przypadku osiągnięcia porozumienia co do ujednoczenia taryfy za przewozy lokalne, kolejnym krokiem byłoby wprowadzenie spójnych graficznie biletu i rozkładu jazdy. Wskazana jest również koordynacja układu linii komunikacyjnych na terenie Partnerstwa, co niewątpliwie ułatwi wykonywanie przewozów, w szczególności w sytuacji, w której linia obejmuje więcej niż jedną gminę. Sporym udogodnieniem dla pasażerów byłoby utworzenie wspólnego, zsynchronizowanego rozkładu jazdy – wybierani przez organizatora według właściwej procedury operatorzy przewozów wykonywaliby je na określonych liniach, według określonego przez związek rozkładu.

W przypadku utworzenia przez związek międzygminny zarządu transportu, który pełniłby funkcję niejako koordynatora systemu transportu, organ ten dysponowałby analizami transportu i informacjami na temat lokalnych potrzeb transportowych. Z punktu widzenia realizacji zadań i potrzeb lokalnych gminy, korzystne jest dążenie do integracji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego. Tworzenie centrów przesiadkowych czy parkingów dla samochodów, infrastruktury rowerowej może stanowić dodatkową korzyść z integracji w przyszłości.

4.6.4 Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, obszar Partnerstwa Nyskiego jest obszarem zróżnicowanym i niejednorodnym w zakresie realizowanych usług transportowych. Wielość niezależnych przewoźników nie sprzyja funkcjonalności transportu lokalnego - wiąże się z różnymi biletami, w różnych cenach, brakiem zsynchronizowanych rozkładów jazdy, nieopłacalnością wykonywania przewozów na niektórych liniach komunikacyjnych. Aby poprawić efektywność transportu publicznego i zachęcić podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego zalecane jest podjęcie przez Partnerów działań zmierzających do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych.

Utworzenie zintegrowanego systemu taryfowego jest realną szansą na zacieśnienie współpracy pomiędzy Partnerami w zakresie transportu. Pomimo częściowych przeszkód prawno-organizacyjnych, w szczególności dotyczących ulg ustawowych, możliwe jest częściowe zharmonizowanie działalności transportowej, w zakresie określonym przez Partnerów. Zależnie od zaangażowania i woli Partnerów niniejsze opracowanie proponuje szereg rozwiązań prawnych, umożliwiających integrację na obszarze Partnerstwa. Od rozwiązania zakładającego poszerzenie obecnej oferty przewozowej – wzajemne honorowanie biletów, wspólny bilet,

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

z jednoczesnym utrzymaniem dotychczasowego status quo w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego - opcja ta jest w dużej mierze zależna od przewoźników i wyrażenia przez nich chęci podjęcia współpracy, po rozwiązaniu, które zakłada utworzenie niezależnego podmiotu, który przejąłby organizowanie transportu lokalnego. Gminy przekazując związkowi decydowanie o kształcie polityki transportowej regionu Partnerstwa i czynnie współpracując w ramach związku mają szansę na zbudowanie spójnego systemu transportu publicznego, odpowiadającego nie tylko ich indywidualnym potrzebom, ale i zbiorowym wymaganiom stawianym przez Partnerstwo.

Biorąc pod uwagę specyfikę regionu, zdolność finansową członków Partnerstwa oraz aktualny stan prawny, optymalne rozwiązanie będzie znajdować się pośrodku, pomiędzy wspomnianymi powyżej rozwiązaniami. Najprostsze funkcjonalnie zdaje się zawieranie porozumień pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport. Porozumienia międzygminne, międzypowiatowe oraz porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego, można określić jako swoisty kompromis, spełniający zarówno warunek integracji pomiędzy Partnerami, jak i nieobciążający radykalnie budżetów samorządowych. Porozumienie zakłada przekazanie wykonywania transportu lokalnego przez podmiot odpowiedzialny innemu podmiotowi. Część Partnerów posiada własne zaplecze komunikacyjne w postaci własnego taboru. Z kolei część gmin charakteryzuje mała powierzchnia i ograniczony budżet. Wszystkie te podmioty jednakowo obciążone są obowiązkiem wykonywania publicznego transportu zbiorowego, na poziomie gminnym i powiatowym. Nawiązanie współpracy w postaci porozumienia jednocześnie zapewnia jednej z jego stron dodatkowy dochód, a drugiej pozwala na zawarcie umowy na korzystniejszych warunkach bez konieczności organizowania własnego taboru czy dokonywania wyboru w drodze przetargu, który nie gwarantuje wyboru oferty mieszczącej się w granicach możliwości finansowych organizatora przewozów transportu zbiorowego. Takie porozumienie umożliwia zapewnienie obsługi transportowej przynajmniej na minimalnym poziomie, a ponadto w przypadku dalszego rozwoju przewozów i zwiększenia ilości pasażerów, pozwala na stopniowe redukcję kosztów własnych organizatora i zwiększenie samofinansowości wykonywanych przewozów.

Należy również zaznaczyć, że Partnerzy realizując działania zmierzające do przynajmniej częściowego zintegrowania wykonywania przewozów lokalnych powinni mieć na uwadze, że znaczna część pasażerów to ludzie zagrożeni wykluczeniem społecznym oraz osoby niepełnosprawne, co nie może zostać pominięte przy kreowaniu cen biletów na transport publiczny. Niezależnie od wyboru sposobu integracji wykonywania przewozów, podmioty odpowiedzialne winny również dążyć do radykalnego odmłodzenia taboru - m.in. przez pozyskanie środków zewnętrznych na zakup nowego taboru dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Optymalny sposób wykorzystania nowego taboru to obsługa linii użyteczności publicznej na terenie OF PN.

Wszystkie proponowane rozwiązania umożliwiają nawiązanie współpracy i otwierają drogę do dalszej integracji. Żadne z rozwiązań nie ogranicza nowym

Partnerom udziału we wspólnym publicznym transporcie zbiorowym, niezależnie od wybranej formy i zakresu integracji. Być może działania ustawodawcy umożliwią ponadto pełną integrację taryfową w niedalekiej przyszłości.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

5 Wdrażanie strategii

5.1 Układ podmiotowy oraz ramy czasowe realizacji przedsięwzięć

Podmiotami odpowiedzialnymi za wdrożenie Strategii będą poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Partnerstwa Nyskiego 2020.

Partnerstwo Nyskie 2020 zostało zapoczątkowane podpisaniem listu intencyjnego pomiędzy gminą Nysa a powiatem nyskim w dniu 19.07.2012 r. Celem jego powstania było wspólne rozwiązywanie problemów demograficznych. Następnie do PN 2020 zapraszano kolejne samorządy wchodzące w skład powiatów: nyskiego, prudnickiego, głubczyckiego oraz brzeskiego. Umowę Partnerstwa podpisano 25.03.2013 r.

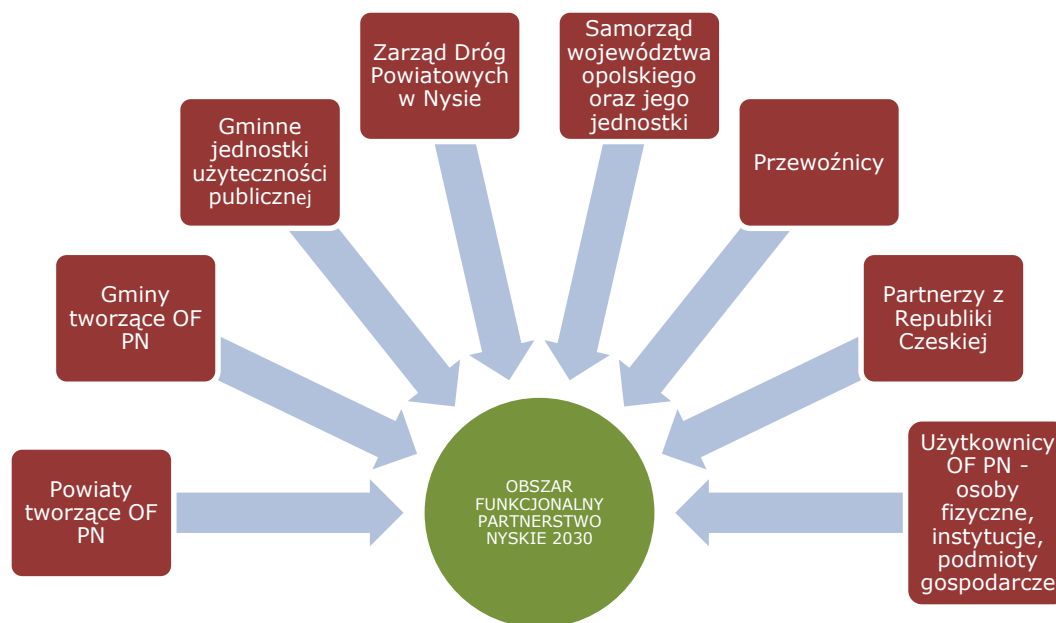
W realizację Strategii włączone będzie szerokie grono interesariuszy reprezentujących m.in. jednostki podległe Partnerom Projektu – gminne jednostki użyteczności publicznej, wydziały zajmujące się inwestycjami drogowymi, Zarząd Dróg Powiatowych w Nysie, samorząd województwa opolskiego oraz jego jednostki – Zarząd Dróg Wojewódzkich, przewoźnicy – PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva, MZK Nysa, PKP TLK S.A., przewoźnicy prywatni, policja itp. Dla osiągnięcia zamierzonych celów istotna będzie współpraca ponadregionalna, w tym współpraca zagraniczna z innymi samorządami, instytucjami i środowiskami społeczno-gospodarczymi, funkcjonującymi głównie w Republice Czeskiej. Oprócz tego interesariuszami strategii, a więc podmiotami/osobami, które z jednej strony mogą mieć wpływ na wdrażanie strategii, a z drugiej mogą czerpać korzyści z jej realizacji, są użytkownicy OF PN: osoby fizyczne (mieszkańcy, turyści), instytucje oraz podmioty gospodarcze.



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

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

Rysunek 43 Interesariusze strategii



Źródło: Opracowanie własne.

W strategii przewidziano działania zaplanowane do roku 2030. W tak długim okresie czasu, uwarunkowania realizacji przedsięwzięć mogą ulec zmianie, stąd realizacja projektów może zostać przyspieszona, bądź opóźniona. Należy pamiętać o bieżącym monitoringu i ewaluacji strategii oraz o wprowadzaniu na zmian do dokumentu.

W poniższych tabelach wskazano podmioty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych przedsięwzięć oraz ramy czasowe ich realizacji.

Tabela 42 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów

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

**Biuro projektu:**

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

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

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



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

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

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

**Biuro projektu:**

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

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

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



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

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

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

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa lub budowa dróg publicznych wraz z budową chodników oraz wydzielaniem nowych przejść dla pieszych	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Rozwiązanie kwestii bezpieczeństwa na skrzyżowaniu: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Remont i przebudowa dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego	Powiat Nyski	2017-2022
Zwiększenie transgranicznej dostępności drogowej	Powiat Nyski	2017-2022
Zwiększenie nośności przeprawy mostowej na rzece w Prudniku	Powiat Prudnicki	2017-2020
Remont dróg powiatowych w powiecie prudnickim	Powiat Prudnicki	2017-2022
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na drogach powiatowych	Powiat Prudnicki	2017-2022
Remont dróg na terenie powiatu głubczyckiego	Powiat Głubczycki	2017-2022

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 43 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa i przebudowa parkingów w gminie Biała	Gmina Biała	2017-2020
Budowa nowych parkingów w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2020



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych w gminie Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2020
Budowa nowych parkingów oraz modernizacja istniejących celem zwiększenia liczby miejsc parkingowych	Gmina Grodków	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Kietrz	Gmina Kietrz	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych w gminie Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2020
Budowa nowego parking w centrum gminy Lubrza	Gmina Lubrza	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w gminie Łambinowice	Gmina Łambinowice	2017-2020
Budowa nowych miejsc parkingowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	Gmina Otmuchów	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach ul. Staszica i wokół murów miejskich	Gmina Paczków	2017-2020
Budowa - zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Gmina Prudnik	2017-2020
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w gminie Skoroszyce	Gmina Skoroszyce	2017-2020
Budowa parkingów i wydzielenie miejsc parkingowych w powiecie głubczyckim	Powiat Głubczycki	2017-2020
Zwiększenie ilości miejsc parkingowych	Powiat Prudnicki	2017-2020

Źródło: Opracowanie własne.



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

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

Tabela 44 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przebudowa i budowa zatok autobusowych w sołectwach gminy Biała	Gmina Biała	2017
Remont zatoczek autobusowych wraz z modernizacją wiat przystankowych	Gmina Branice	2017
Budowa i przebudowa zatoczek autobusowych	Gmina Głuchołazy	2017
Budowa zatoki autobusowej i wiaty przystankowej – ul. Długa w Kietrze	Gmina Kietrz	2017
Budowa zatok autobusowych z uspojnieniem ciągów pieszych	Gmina Korfantów	2017
Renowacja wiat przystankowych oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice	Gmina Łambinowice	2017
Budowa nowoczesnych punktów przesiadkowych na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017 - 2018
Ujednolicenie infrastruktury przystankowej (modernizacja) oraz rozkładów jazdy, wspólne rozkłady jazdy i synchronizacja różnych przewoźników	Gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok oraz przystanków autobusowych	Gmina Otmuchów	2016 - 2018
Budowa zatok autobusowych	Gmina Paczków	2017
Renowacja przystanków autobusowych oraz rozkładów jazdy	Powiat prudnicki	2017 - 2018
Przebudowa zatok autobusowych	Gmina Prudnik	2017
Utworzenie dodatkowych tras dla transportu miejskiego na terenie Gminy Prudnik (wyznaczenie	Gmina Prudnik	2016



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
przystanków, montaż wiat, rozkładów jazdy oraz wykonanie oznakowania)		
Modernizacja urządzeń infrastruktury obsługującej komunikację publiczną na terenie Gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017 - 2018
Modernizacja przystanków kolejowych oraz autobusowych na terenie gminy Skoroszyce	Gmina Skoroszyce	2017 - 2018
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej dla PKS Nysa Sp. z o.o.	Powiat nyski	2017
Zwiększenie częstotliwości połączeń komunikacją publiczną w gminach OF PN 2020	OF PN 2020	2016
Zakup nowych środków transportu komunikacji publicznej	OF PN 2020	2018 - 2019
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji pasażerskiej	OF PN 2020	2016 - 2017
Budowa standaryzowanych przystanków i wiat na terenie Partnerstwa	OF PN 2020	2016 - 2017

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 45 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Modernizacja dworca PKP w m. Głuchołazy miasto wraz z budową peronu na torach kolejowych z dostosowaniem dla osób	Gmina Głuchołazy	2016 - 2018

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
niepełnosprawnych. Budowa parkingu dla samochodów osobowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Przebudowa modernizacja i budowa dojść pomiędzy peronem i parkingiem. Modernizacja placu manewrowego dla autobusów.		
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy drodze powiatowej nr 12160 przy ul. Dworcowej w Głubczycach na działce 738/3 na „punkt przesiadkowy”. W ramach tego planowane jest m.in.: wykonanie nowych stanowisk wraz z zadaszeniem - poczekalni dla podróżnych, toalet, systemu informacji podróżnych, miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów i rowerów oraz elementów małej architektury.	Gmina Głubczyce	2016 – 2018
Remont dworca w Gminie Grodków łącznie z budową infrastruktury umożliwiającej pozostawienie przy dworcu aut i rowerów oraz budowa zintegrowanej informacji o komunikacji publicznej.	Gmina Grodków	2016 – 2018
Przebudowa byłego dworca autobusowego oraz placu manewrowego o pow. 675 m ² przy ul. Mickiewicza w Otmuchowie w celu przywrócenie jego pierwotnej funkcji. Działka nr 1133 obszaru 0,4993 ha	Gmina Otmuchów	2016 – 2018
Przebudowa dworca autobusowego na działce 326/2 w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków w pełni wyposażone (elektroniczny system)	Gmina Paczków	2016 – 2018
Przebudowa istniejącego dworca autobusowego zlokalizowanego przy	Gmina Prudnik	2016 – 2018



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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
drodze krajowej nr 40 przy ul. Kościuszki w Prudniku.		

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 46 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Nysie	Gmina Nysa	2016 – 2018
Centrum przesiadkowe przy dworcu PKP	Gmina Prudnik	2016 – 2018

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 47 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Montaż oświetlenia ulicznego, budowa ciągów pieszych oraz wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych w gminie Biała	Gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą	Gmina Biała	2017-2019
Budowa ścieżek rowerowych w gminie Branice	Gmina Branice	2017-2019
Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim	Gmina Głubczyce	2017

**Biuro projektu:**

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Budowa sieci tras rowerowych na terenie gminy Głubczyce	Gmina Głubczyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie gminy Głuchołazy	Gmina Głuchołazy	2017-2022
Budowa ciągów komunikacji rowerowej oraz ścieżek rekreacyjnych wraz z zorganizowanym miejscem bezpiecznego pozostawienia roweru na terenie gminy Grodków – np. na przejętych nieczynnych liniach kolejowych	Gmina Grodków	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych	Gmina Kietrz	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Korfantów	Gmina Korfantów	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżkowic	Gmina Lubrza	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Łambinowice	2017-2022
Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów	Gmina Łambinowice	2017-2022
Budowa ciągów pieszo-rowerowych w mieście Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym na terenie gminy Nysa	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa transgranicznych ścieżek rowerowych	Gmina Nysa	2017-2022
Budowa ścieżki rowerowej Nysa - Głuchołazy	Gmina Nysa	2017-2022
Wytyczenie oraz budowa chodników	Gmina Otmuchów	2017-2022



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Przedłużenie ścieżki rowerowej wokół Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek o charakterze rekreacyjnym	Gmina Otmuchów	2017-2022
Montaż stojaków rowerowych	Gmina Otmuchów	2018
Budowa ścieżek wzdłuż dróg głównych	Gmina Otmuchów	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz przebudowa istniejących ścieżek spacerowych wokół murów miejskich w Paczkowie w celu ułatwienia dotarcia do głównego przystanku autobusowego w Paczkowie	Gmina Paczków	2017-2022
Budowa i remont ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	Gmina Paczków	2017-2022
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	Gmina Paczków	2017
Budowa ścieżek pieszo-rowerowych na obszarze gminy Prudnik	Gmina Prudnik	2017-2022
Budowa bezobsługowej sieci wypożyczalni rowerów	Gmina Prudnik	2018
Budowa ścieżek pieszo – rowerowych oraz budowa tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym	Gmina Skoroszyce	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych na terenach przygranicznych	Powiat Głubczycki	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	Powiat Nyski	2017-2022
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	Powiat Prudnicki	2017-2022
Stworzenie nowoczesnego systemu informacji rowerowej	OF PN 2020	2016-2017



Biuro projektu:

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

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

Nazwa projektu	Podmiot odpowiedzialny za monitorowanie projektu	Przewidywany termin realizacji
Utworzenie na najbardziej atrakcyjnych trasach rowerowych stacji do ładowania rowerów elektrycznych	OF PN 2020	2017-2018

Źródło: Opracowanie własne.

5.2 Układ funkcjonalny

Zadania i zamierzenia inwestycyjne wynikające ze Strategii obejmują zadania własne samorządów gminnych i samorządów powiatowych zrzeszonych w ramach Partnerstwa Nyskiego.

W związku z powyższym rolą zarówno samorządu gminnego, jak i samorządu powiatowego będzie wykonywanie w pierwszej kolejności zadań leżących w ich bezpośredniej kompetencji, wynikających z przepisów prawa. W kontekście transportu zadaniami własnymi gminy są sprawy związane z utrzymaniem dróg gminnych, ulic, mostów, placów, a także organizacja ruchu drogowego i organizacja lokalnego transportu zbiorowego. Ponadto w polskim systemie prawa obowiązuje zasada domniemania kompetencji na rzecz gminy. Oznacza to, że jeśli jakieś zadanie przewidziane jest dla samorządu terytorialnego, a nie zostało sprecyzowane, którego szczebla jednostka ma je wykonać, zakłada się że przypada ono gminie. W kontekście transportu zadaniami własnymi powiatu są sprawy związane z transportem publicznym i drogami publicznymi (drogi powiatowe). Należy jednak zaznaczyć, że powiat wykonuje zadania o charakterze ponadgminnym, co oznacza:

- Podejmowanie współpracy z innymi podmiotami na zasadach partnerstwa – kolektywne rozwiązywanie problemów, wzajemne wspieranie, wprowadzenie planowania zintegrowanego, propagowanie oraz wymianę doświadczeń i praktyk między Partnerami, a także współfinansowanie działań innych podmiotów.
- Podejmowanie działań promujących rozwiązania pożądane z punktu widzenia danego obszaru, lobbowanie na rzecz realizacji określonych zadań przez inne podmioty itp.

5.3 Zasady Realizacji Strategii

Strategia jest perspektywicznym dokumentem, wyznaczającym kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na terenie Partnerstwa. Aby w sposób efektywny wdrożyć założenia Strategii, zapewnić efektywny przebieg inwestycji i



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

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

uzyskać maksymalne efekty z posiadanych nakładów, konieczne jest zarządzanie procesem realizacji Strategii według szeregu następujących zasad:

- **Zasada partnerstwa** – zasada propagująca wspólne działania podczas realizacji poszczególnych zapisów Strategii, czego wyrazem jest inicjatywa łącząca podmioty należące do Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto przewiduje się przeprowadzenie konsultacji społecznych na każdym etapie realizacji zapisów Strategii.
- **Zasada wysokiej efektywności zaspokojenia potrzeb społecznych** – zaprojektowane rozwiązania (dotyczące zarówno opracowania Strategii, jak i jej wdrożenia) muszą zostać nakierowane na wywarcie możliwie największego pozytywnego wpływu na jakość systemu transportowego Partnerstwa. Cel ten mierzony będzie stopniem zaspokojenia potrzeb społecznych przez funkcjonujący system transportowy.
- **Zasada kompleksowości** – zaplanowane rozwiązania powinny w maksymalnym stopniu przyczynić się do podniesienia konkurencyjności systemu transportowego na terenie Partnerstwa Nyskiego oraz zapewniać komplementarność poszczególnych gałęzi transportu w celu zapewnienia najbardziej efektywnego systemu transportowego.
- **Zasada intermodalności** – system transportowy na terenie Partnerstwa powinien charakteryzować się komplementarnością poszczególnych gałęzi transportu towarów i osób, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości korzystania z alternatywnych wariantów w przewozie towarów i pasażerów.
- **Zasada programowania** – Strategia powinna wyznaczać sposób funkcjonowania w przyszłości systemu transportowego na terenie Partnerstwa (priorytety, sposób finansowania, wdrażania i monitorowania). U podstaw tej zasady leży konieczność wieloletniego planowania rozwoju z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów systemu.
- **Zasada ciągłości i długookresowości działań** – oznacza, że działania przewidywane na lata przypadające po zakończeniu obowiązywania Strategii, będą stanowić kontynuację działań i rozwiązań proponowanych dla poprzednich okresów.
- **Zasada zrównoważonego rozwoju** – oznacza, że rozwój systemu transportowego na terenie Partnerstwa nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska. Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, dlatego nie mogą naruszać równowagi przyrodniczej.
- **Zasada wolnej i uczciwej konkurencji** – oznacza, że na rynku usług transportowych winno dążyć się do zapewnienia warunków do uczciwej i wolnej konkurencji podmiotów prowadzących działalność w tym zakresie, a także do ich równego traktowania przez władze (jednakże z zachowaniem kontrolnej roli władz publicznych w tym zakresie).
- **Zasada promocji transportu zbiorowego** – rozwój systemu transportu powinien szczególnie uwzględniać potrzeby i uwarunkowania transportu zbiorowego.



Biuro projektu:

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

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

- **Zasada efektywności inwestycyjnej** – oznacza, że za priorytetowe zadania uznane będą inwestycje o najwyższym stopniu efektywności ekonomicznej w odniesieniu do potrzeb mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego, uwzględniając ograniczoną ilość środków finansowych na realizację inwestycji.
- **Zasada montażu finansowego** – podczas przygotowania projektów i zadań inwestycyjnych uwzględniane będą rozwiązania umożliwiające pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, w tym kapitału prywatnego np. w formie partnerstwa publiczno-prywatnego.
- **Zasada dodatkowości** – oznacza, że środki finansowe przeznaczone na realizację określonych zadań nie będą w całości pochodziły z dotacji. Podmiot realizujący projekt musi dysponować określonymi kwotami, które zostaną poświęcone na współfinansowanie projektów.
- **Zasada monitorowania i oceny** – oznacza konieczność systematycznego monitorowania poziomu rozwoju systemu transportowego regionu poprzez regularne gromadzenie informacji statystycznej. A także prowadzenie stałych analiz rozwoju tego systemu, celem dokonania oceny i ewentualnych korekt w systemie wdrażania Strategii.
- **Zasada koncentracji** – w ramach realizacji Strategii, wsparcie skupione zostanie na ograniczonej liczbie zadań i projektów. Celem takiego podejścia jest koncentracja wsparcia w tych obszarach, które zagwarantują największe efekty.

Wdrażanie Strategii powinno zmierzać do stworzenia sprawnie działającego i możliwie najbardziej wydajnego systemu transportowego w regionie, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum negatywnych efektów zewnętrznych generowanych w związku z jego funkcjonowaniem. System transportowy stanowi układ powiązanych ze sobą elementów, którego wszystkie części wzajemnie na siebie oddziałują i nie mogą funkcjonować w oderwaniu od całości. Dlatego też konieczne jest zapewnienie szeroko zakrojonej współpracy wszystkich podmiotów mających wpływ na funkcjonowanie tego systemu.

Realizacja zamierzeń określonych w *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* będzie odbywać się pod nadzorem Starostwa Powiatowego w Nysie – Partnera odpowiedzialnego za Strategię. Partner wyodrębni komórkę/biuro/wydział lub pracownika w Regulaminie Organizacyjnym odpowiedzialnego za zarządzanie realizacją zamierzeń Strategii.

Aby realizować zapisy Strategii w zgodzie z przedstawionymi powyżej zasadami, wszystkie inwestycje powinny zostać zaakceptowane przez specjalnie powołaną Radę Partnerstwa lub inny organ decyzyjny, w którego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych samorządów. Zaangażowanie Rady na etapie planowania inwestycji umożliwi konsultację zaproponowanych projektów, a tym samym ułatwi osiągnięcie dodatkowych efektów, np. poprzez realizację wspólnych projektów partnerskich lub projektów komplementarnych z uzyskanym efektem synergii, co stanowi jeden z podstawowych celów zawiązania Partnerstwa.



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

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

Ponadto rekomenduje się powołanie Zespołu Tematycznego ds. Transportu, odpowiedzialnego za inicjowanie projektów z zakresu szeroko rozumianego transportu. W jego skład wejdą przedstawiciele poszczególnych Partnerów, zarządcy dróg, podmioty odpowiedzialne za organizację oraz bezpieczeństwo transportu publicznego i drogowego, a także inne podmioty, których działalność przyczynia się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego na terenie Partnerstwa.

Współdziałanie władz samorządowych w realizacji postanowień Strategii wymaga ścisłej współpracy i koordynacji działań pomiędzy różnymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz podmiotami zaangażowanymi w realizację założeń dokumentu. W tym:

- ścisłej współpracy i koordynacji działań samorządów terytorialnych wszystkich szczebli oraz ich instytucji, odpowiedzialnych za zarządzanie poszczególnymi elementami systemu transportu na terenie Partnerstwa;
- pełnej integracji Strategii Rozwoju Transportu z polityką transportową województwa;
- współpracy z samorządami sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego w celu realizacji komplementarnych przedsięwzięć, przyczyniających się do poprawy funkcjonowania systemu transportowego w województwie, a nie tylko ograniczenie się do realizacji projektów na terenie Partnerstwa, co mogłoby przynieść negatywny efekt zamknięcia na pozostałą część województwa;
- zabezpieczenia w budżetach samorządów środków finansowych niezbędnych do realizacji zapisów Strategii oraz aktywnego poszukiwania różnorodnych form finansowania dla inwestycji wskazanych jako priorytetowe;
- inicjowanie stałych studiów nad efektywnością funkcjonowania systemu transportowego i przeprowadzanie oceny ekonomicznej przyjmowanych rozwiązań przestrzennych, funkcjonalnych i technicznych.

Wdrażanie zapisów Strategii winno odbywać się według następującego schematu przedstawionego poniżej:

- zaplanowanie, na podstawie wstępnej analizy efektywności inwestycji, sposobu osiągnięcia celów określonych w Strategii – przede wszystkim poprzez wskazanie przedsięwzięć, które w maksymalnym stopniu przyczyniają się do realizacji założeń Strategii;
- zdefiniowanie jednostek i osób odpowiedzialnych za praktyczną realizację przedsięwzięć określonych w Strategii;
- koordynacja działań, w szczególności w przypadku realizowania inwestycji przez większą liczbę jednostek, wyznaczenie liderów przedsięwzięć;
- monitoring efektywności realizacji poszczególnych przedsięwzięć, jeszcze w trakcie ich trwania;
- ocena rezultatów wdrożenia Strategii;
- opracowanie systemu modyfikacji założeń Strategii – aktualizacja Strategii.



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

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

Rysunek 44 Schemat wdrażania Strategii



Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja celów *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* wymaga stworzenia planu finansowego, będącego podstawą do przeprowadzenia inicjatyw niezbędnych do poprawy systemu transportowego na terenie Partnerstwa. Biorąc pod uwagę specyfikę sektora transportu (wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny, decydujący o jakości życia), konieczne jest zapewnienie systemu finansowania, umożliwiającego nie tylko nadrobienie zaległości infrastrukturalnych, ale również przyczyniającego się do poprawy rentowności systemu transportowego. Ograniczy to w przyszłości koszty ponoszone przez jednostki samorządu terytorialnego.

Realizacja zaplanowanych inwestycji winna opierać się o środki wskazane w *Strategii Rozwoju Transportu*, które wymienione zostały w dalszej części opracowania.

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 jest kluczowym dokumentem definiującym kierunki i założenia rozwoju systemu transportowego na obszarze Partnerstwa na najbliższe lata. W sferze informacyjnej wdrożenia Strategii konieczne jest podjęcie działań nakierowanych na:

- zwiększenie wiedzy mieszkańców Partnerstwa na temat założeń Strategii oraz realizacji zawartych w niej planów inwestycyjnych;

- uzyskanie akceptacji społecznej na realizację przewidzianych działań;
- stworzenie mechanizmu gwarantującego uzyskanie informacji zwrotnych na temat sposobu realizacji planów zawartych w Strategii;
- stworzenie modelu przepływu informacji między jednostkami samorządu terytorialnego, podmiotami zaangażowanymi w realizację celów Strategii oraz mieszkańcami.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

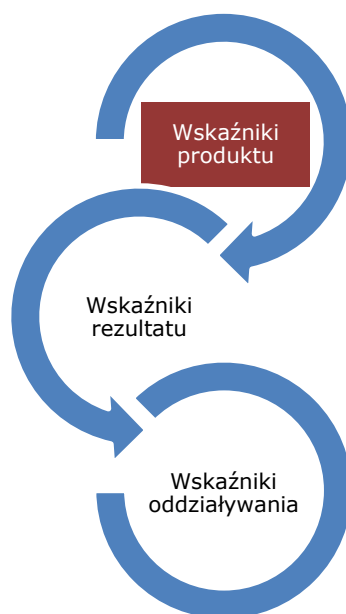
6 Monitoring i ewaluacja

6.1 Relacje między wskaźnikami

Jednym z najczęściej stosowanych sposobów prowadzenia monitoringu jest zastosowanie metod wskaźnikowych. Wszystkie przedsięwzięcia zaplanowane do przeprowadzenia w ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 powinny przyczyniać się do realizacji jej celów oraz założeń. Z tego względu przy zdefiniowanych celach przedsięwzięcia ustalono adekwatny system wskaźników ich realizacji.

Wskaźniki produktu obrazują bezpośrednie, namacalne efekty realizacji przedsięwzięć rozwojowych. Są bezpośrednimi efektami podejmowanych działań rozwojowych w postaci gotowych do użycia/wykorzystania produktów. Stopień osiągnięcia zakładanych wskaźników mierzalny jest od razu po zakończeniu realizacji projektu. Sumowanie wskaźników dla wszystkich projektów w perspektywie obowiązywania dokumentu do roku 2030 umożliwi ocenę osiągnięcia danego wskaźnika dla całej strategii.

Rysunek 45 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania strategii



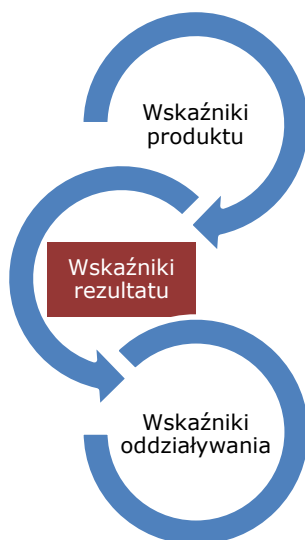
Źródło: Opracowanie własne.

Wdrożenie projektów rozwojowych oraz osiągnięcie zakładanych wskaźników produktu umożliwi osiągnięcie wskaźników rezultatu. Są to wszelkiego rodzaju udogodnienia, ulepszenia, rozwój, postęp, usprawnienia będące pochodną infrastruktury powstałej w projekcie i innych produktów projektu. Obrazują one mierzalne korzyści, jakie zostaną osiągnięte w wyniku wdrażania projektów. Dotyczyć

mogą wszystkich sfer życia: społecznej, gospodarczej itd. Ocena wskaźników rezultatu możliwa jest zazwyczaj w krótkim czasie (najczęściej do jednego roku) po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia.



Rysunek 46 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania strategii



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne.

Osiągnięcie wskaźników produktu i rezultatu w efekcie końcowym doprowadzi do osiągnięcia wskaźników oddziaływania. Oddziaływanie do długofalowe efekty realizacji projektów oraz całej strategii, których pomiar najczęściej wykracza poza ramy czasowe obowiązywania dokumentu. Dlatego też, w niniejszym dokumencie wskazano, jakie przewiduje się długofalowe oddziaływanie strategii, bez wskazywania ich mierników.

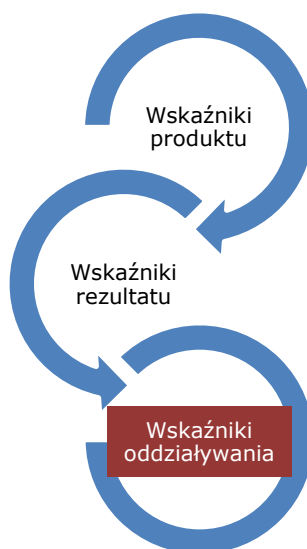


Biuro projektu:

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

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

Rysunek 47 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania strategii



Źródło: Opracowanie własne.

6.2 Wskaźniki

6.2.1 Wskaźniki produktu

Na tym poziomie rekomenduje się przyjęcie następujących wskaźników produktu dla strategii:

Tabela 48 Wskaźniki produktu realizacji Strategii

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Nowozakupione autobusy niskoemisyjne	70
	Nowe trasy komunikacji publicznej	2
	Powstałe portale informacji pasażerskiej	1
	Nowowybudowane/wyremontowane przystanki komunikacji publicznej	50
	Zintegrowane centra przesiadkowe P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride)	2
	Zmodernizowane dworce	8



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

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

Cel strategiczny	Wskaźnik	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Wyremontowane drogi	600 km
	Nowowytbudowane drogi	50 km
	Przebudowane skrzyżowania, w tym skrzyżowania z poprawioną organizacją ruchu	30
	Nowoutworzone miejsca parkingowe	450
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Nowowytbudowane/wyremontowane trasy rowerowe o charakterze rekreacyjnym	600 km
	Nowopowstałe miejsca bezpiecznego pozostawienia roweru	14 (w każdej miejscowości po jednym)
	Stworzone portale informacji rowerowej	1

Źródło: Opracowanie własne.

Wskaźniki produktu spełniają następujące kryteria:

- **mierzalność** – wskaźniki są możliwe do zmierzenia na odpowiednio wysokim poziomie dokładności,
- **rzetelność** – pomiar wskaźników dokonywany będzie w sposób obiektywny, za każdym razem na tych samych zasadach,
- **trafność** – wskaźniki odzwierciedlać będą rzeczywisty poziom realizacji celów, a więc są dobrane aby odzwierciedlać rzeczywiste wyniki działań,
- **dostępność** – dane nt. wskaźników będą dostępne dla osób i instytucji dokonujących ewaluacji, ich pozyskanie będzie proste i nie będzie wymagać nadmiernych nakładów finansowych i czasowych.

Ponadto, oprócz ww. wskaźników – adekwatnych do pomiaru postępów i efektów realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych – rekomenduje się monitoring szczegółowych wskaźników odnoszących się do oceny systemu transportowego na terenie Partnerstwa, w tym m.in. dotyczących:

- ilości sprzedanych biletów w komunikacji miejskiej,
- punktualności w publicznym systemie transportowym,
- napełnienia w pojazdach publicznego transportu zbiorowego,



Biuro projektu:

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

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

- liczby pasażerów przewożonych środkami publicznego transportu zbiorowego,
- pracy przewozowej, realizowanej przez pojazdy publicznego transportu zbiorowego.

Umożliwi to bieżącą ocenę pracy systemu oraz podejmowanie stosownych działań korygujących w przypadku pojawienia się jakichkolwiek odchyłeń.

Monitoring i ewaluacja Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowana będzie przez Partnera – Starostwo Powiatowe w Nysie działające na podstawie Umowy Partnerstwa zawartej dnia 25.03.2013 r.

W tym celu rekomenduje się powołanie specjalnej jednostki, odpowiedzialnej za monitoring i ewaluację przedmiotowej Strategii. Taką jednostką może być kilkuosobowy Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji bądź utworzenie odpowiedniego stanowiska w ramach obecnej struktury organizacyjnej Starostwa – tzn. Stanowiska Specjalisty ds. Monitoringu i Ewaluacji.

System pomiaru wskaźników odnoszących się do sfery transportowej jest zgodny z założeniami konstrukcji systemu monitorowania pozostałych Strategii opracowanych dla Partnerstwa. A także odnosić się do zbioru elementów umożliwiających pomiar, kontrolę i interpretację efektów realizowanych działań.

System monitoringu i ewaluacji powinien umożliwiać uaktualnianie Strategii i obejmować następujące zadania:

- **Coroczne gromadzenie, przetwarzanie i analizę zebranych danych związanych z wdrożeniem Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski, ma za zadanie pozyskać rokrocznie informacje i dane dotyczące wskaźników, wyszczególnionych w tabeli powyżej od organów wskazanych przy określonych wskaźnikach oraz pozostałych Partnerów Strategii. Następnie Zespół ds. Monitoringu i Ewaluacji dokonuje oceny aktualnego stopnia realizacji celów ze stanem zakładanym. W sytuacji rozbieżności, komórka ta podejmuje kroki zaradcze celem wyjaśnienia zaistniałego stanu rzeczy. Etap gromadzenie, przetwarzania i analizy danych kończy przekazanie zbiorczej informacji do Biura Projektu w Nysie.

- **Opracowanie raz na 3 lata zbiorczego sprawozdania z realizacji Strategii i monitorowaniem skutków środowiskowych jej wdrożenia.**

Podmiot odpowiedzialny za Strategię – powiat nyski raz na trzy lata na podstawie corocznie zgromadzonych danych, przygotowuje zbiorcze sprawozdanie z realizacji Strategii oraz wskaźników monitorowania skutków środowiskowych jej wdrożenia oraz dokonuje oceny okresowej (mid-term) oraz regresywnej (ex-post) przy wykorzystaniu zaproponowanych mierników monitoringu i ewaluacji. Dalej przesyła zbiorcze zestawienie pozostałym Partnerom Strategii celem przedłożenia 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.

Biorąc pod uwagę to, że w kolejnych latach (zarówno w perspektywie krótko - jak i długookresowej), zarówno w otoczeniu zewnętrznym jak i relacjach wewnętrznych, może zajść szereg zmian mających istotne znaczenie dla rozwoju regionu i systemu transportowego, celowe będzie dokonanie przeglądu, a w konsekwencji aktualizacji Strategii i wskaźników monitoringu skutków środowiskowych.

Uwzględniając jednak metodologię opracowania Strategii, wieloaspektową analizę, zaangażowanie Partnerów oraz społeczeństwa na etapie jej tworzenia, nie istnieje ryzyko, że taka aktualizacja spowoduje konieczność odrzucenia lub gruntownego przemodelowania wizji, celów strategicznych oraz planów inwestycyjnych w zakresie rozwoju transportu obszaru funkcjonalnego Partnerstwa.

Zakładając, że większość zadań planowanych do realizacji w ramach Strategii może być finansowanych ze środków unijnych, rekomenduje się gruntowny przegląd Strategii wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko po zakończeniu obecnego okresu programowania w 2020 r. Takie działanie umożliwi przegląd zrealizowanych, będących w realizacji oraz planowanych do realizacji inicjatyw wraz ze wskaźnikami skutków środowiskowych.

Jest to również okres, w którym aktualizacja Strategii może nieść za sobą następujące efekty:

- dostosowanie kierunków rozwoju Obszaru Funkcjonalnego do zmieniających się warunków prawnych, społecznych i gospodarczych oraz potrzeb i oczekiwań mieszkańców;
- przedstawienie aktualnej diagnozy rozwoju obszaru z uwzględnieniem dotychczasowej dynamiki, zaobserwowanych trendów oraz prognoz na kolejne lata.

Aktualizacja Strategii powinna zostać przeprowadzona w oparciu o następujące zasady:

- Zasada konsensusu społeczności lokalnej – zasada otwartości Strategii. Podobnie jak przy tworzeniu dokumentu, podczas procesu aktualizacji rekomenduje się zaangażowanie przedstawicieli różnych środowisk, m.in. władz samorządowych, organizatorów transportu, podmiotów odpowiedzialnych za infrastrukturę transportową oraz mieszkańców.
- Zasada zgodności – Strategia, zarówno w wersji pierwotnej, jak i zaktualizowanej, winna cechować się zgodnością z dokumentami strategicznymi zarówno na poziomie lokalnym, jak i na poziomach wyższych (m.in. ze strategią rozwoju transportu dla województwa i kraju).
- Zasada otwartości – rekomenduje się zachowanie otwartego charakteru Strategii, umożliwiającego bieżące wprowadzanie zmian przyczyniających się do bardziej efektywnego osiągnięcia celów założonych w dokumencie.

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 ma charakter otwarty, a metodologia jej wdrażania zakłada możliwość dokonywania zmian i aktualizacji jej zapisów w reakcji na zmieniające się uwarunkowania makroekonomiczne, wyniki okresowych analiz, efekty realizacji Strategii czy inne czynniki mogące mieć wpływ na przyjęte założenia. Wszystkie zmiany w tym zakresie będą jednak odbywały się przy udziale i konsultacji ze społecznością lokalną, dzięki czemu zostanie zachowany uspołeczniony charakter tego dokumentu.

6.2.2 Wskaźniki rezultatu

Dla strategii przewiduje się osiągnięcie następujących wskaźników rezultatu:

Tabela 49 Wskaźniki rezultatu

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	Zaspokojony popyt na transport publiczny zgłaszanego przez użytkowników OF PN 2020	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Zgodność rzeczywistego czasu podróży z czasem podróży planowanym	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 20%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla komunikacji publicznej	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji pasażerskiej - 1 ^[1]
	System transportu publicznego, integrujący dotychczasowe rozwiązania z nowoczesnymi elementami	Udział inwestycji wdrażających nowoczesne rozwiązania w inwestycjach ogółem (tam, gdzie wdrażanie nowoczesnych rozwiązań jest możliwe) - 100% ^[2]
	Zwiększenie udziału komunikacji publicznej w systemie transportowym ogółem, wzrost zainteresowania mieszkańców komunikacją publiczną	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania systemu transportu publicznego Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Ograniczenie emisji CO ₂	Wymiana 70 sztuk starych autobusów na 70 nowych, które cechują się niską emisją CO ₂

^[1] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o komunikacji publicznej na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.

^[2] Osiągnięcie takiego wskaźnika oznacza, że wszystkie inwestycje techniczne, technologiczne, polegające na zakupie taboru czy też inwestycje w infrastrukturę techniczną cechować będą się innowacyjnością, a więc bazować będą na najlepszych możliwych do zastosowania rozwiązaniach, adekwatnych do zdiagnozowanego problemu.



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

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

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	Nowozakupiony tabor przystosowany do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych	Liczba nowozakupionych autobusów niskoemisyjnych – 70 sztuk
	Wzrost bezpieczeństwa w okolicach przystanków komunikacji publicznej	Brak zdarzeń losowych wynikających złego stanu technicznego przystanków oraz nieprawidłowego oznakowania
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	Zlikwidowanie wąskich gardeł, system dróg zapewniający przepustowość w ciągu całej doby (w przypadku występowania miejsc o obniżonej przepustowości w niewalidycznych godzinach w ciągu doby, możliwość przeniesienia części ruchu na inne ciągi komunikacyjne)	Skrócenie czasu podróży samochodem
	Możliwość przewidzenia czasu podróży	Odstępstwa czasu podróży od czasu planowanego nie będą większe niż 10%, wyłączając opóźnienia wynikające ze zdarzeń losowych – Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system komunikacji drogowej wewnątrz obszaru PN	Szybki dostęp do wewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Sprawny system komunikacji drogowej z otoczeniem PN, w tym dogodny dojazd do miejsc centralnych regionu	Szybki dostęp do zewnętrznych generatorów ruchu (bez korków, bezpiecznie)
	Wzrost bezpieczeństwa poruszania się po drogach	Zmniejszenie liczby wypadków pojazdów mechanicznych w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych wypadków drogowych
	Wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Zmniejszenie liczby wypadków z pieszymi i rowerzystami w stosunku do stanu obecnego, brak ofiar śmiertelnych
	Skrócenie czasów przejazdu	Spadek czasu przejazdu w stosunku do stanu obecnego
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów inwestycyjnych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów mieszkaniowych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów mieszkaniowych (bez korków, bezpiecznie)
	Poprawa dostępności komunikacyjnej terenów rekreacyjnych i turystycznych na terenie OF PN 2020	Szybki dostęp do terenów rekreacyjnych i turystycznych (bez korków, bezpiecznie)
	Zaspokojony popyt na miejsca parkingowe	Liczba nowoutworzonych miejsc parkingowych – 450



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

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

Cel strategiczny	Wskaźnik rezultatu	Wartość wskaźnika
	Likwidacja zjawiska parkowania w miejsca niedozwolonych	Zlikwidowanie całkowite parkowania w miejscach niedozwolonych
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	Rozwój turystyki bazujący na ścieżkach rowerowych	Długość wybudowanych/wyremontowanych ścieżek rowerowych – 600
	Poprawa bezpieczeństwa na ciągach pieszo - rowerowych	Brak incydentów i zdarzeń na ciągach pieszo - rowerowych
	Zaspokojony popyt użytkowników OF PN 2020 na ciągi pieszo - rowerowe	90% użytkowników OF PN będzie usatysfakcjonowanych z funkcjonowania ciągów pieszo - rowerowych Sposób pomiaru: badania ankietowe wśród użytkowników OF PN
	Sprawny system informacji pasażerskiej dla ciągów pieszo - rowerowych	Liczba uruchomionych, sprawnie działających portali informacji rowerowej - 1 ^[3]

Źródło: Opracowanie własne.

Samochód jest dominującym środkiem transportu wykorzystywanym podczas odbywania podróży zamiejscowych na trasie dom-praca-dom (wybiera go 80% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasował się autobus, który wskazało 15% ankietowanych. Najczęściej wybieraną formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych na trasie dom-nauka-dom jest autobus (77% mieszkańców). Na kolejnym miejscu uplasowały się przejazdy samochodem (16% mieszkańców). Dominującą formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych na trasie dom – inne - dom jest samochód, na który wskazało 59% mieszkańców. Kolejnym, często wybieranym środkiem transportu pozostaje autobus (26% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców przemieszcza się rowerem (6% osób). Biorąc pod uwagę wszystkie podróże, wykonywane na wszystkich badanych rodzajach tras, dominującą formą przemieszczania się w podróży zamiejscowych jest samochód (wybiera go 59% mieszkańców), następnie autobus (30% mieszkańców). Niewielki odsetek mieszkańców wybiera podróżowanie pieszo (6% osób), rowerem (4% mieszkańców) i motocyklem (1% osób).

^[3] Sprawnie działający portal oznacza, że informacje na nim są na bieżąco aktualizowane, portal może stanowić wiarogodne źródło informacji o ścieżkach rowerowych na obszarze OF PN; cechuje go kompleksowość informacji. Posiada interfejs przyjazny dla użytkowników, poruszanie się po nim jest intuicyjne i nie nastarcza w tym zakresie trudności użytkownikom.



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

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

6.2.3 Prognozowane wskaźniki oddziaływania

W wyniku wdrożenia polityki transportowej ujętej w niniejszym dokumencie osiągnięte zostaną następujące wskaźniki oddziaływania (długofalowe skutki wdrażania przedsięwzięć rozwojowych):

1. **Przyspieszenie rozwoju gospodarczego.** System transportowy w mieście jest podstawowym układem, który stanowi podstawę do dalszego rozwoju OF PN 2020. Dlatego też usprawnienie systemu niewątpliwie przyczyni się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego OF PN bowiem:

- Dobrze skomunikowane z otoczeniem obszary są atrakcyjne inwestycyjnie. Ponadto analizowany teren będzie miał dogodny dostęp do ciągów komunikacyjnych gwarantujących dobre połączenie z regionem.
- Przedsiębiorcy będą mogli swobodnie przemieszczać się oraz oni sami będą dostępni dla otoczenia. Usprawnione będą relacje dostawca – przedsiębiorca – odbiorca.
- Przedsiębiorcy będą bardziej dostępni dla odbiorców indywidualnych.
- Dostępność wielu miejsc kultury, rozrywki będzie również generowała przychody dla jst.
- Sprawny system transportowy umożliwi również rozwój turystyki. W ramach strategii przewiduje się rozwój ciągów pieszo – rowerowych, co z kolei stanowi bazę dla rozwoju turystyki.

2. **Poprawa jakości życia mieszkańców.** System transportowy w mieście warunkuje dostępność szkół, pracy itd. Realizacja celów Strategii będzie służyła wszystkim mieszkańcom regionu, docelowo przyczyniając się do poprawy jakości ich życia. Sprawny system transportu zapewnia łatwy i szybki dojazd do pracy, placówek oświaty, miejsc użyteczności publicznej, a także prowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców. Stąd też rola systemu transportowego w kreowaniu rozwoju społeczności lokalnej jest ogromna bowiem:

- Usprawnienie komunikacji, przemieszczania się wewnątrz obszaru OF PN ułatwi odstęp do pracy, nauki i innych generatorów ruchu.
- Wydolny, przepustowy system transportowy zapewnia sprawną komunikację z otoczeniem.
- Realizacja polityki ujętej w niniejszym dokumencie spowoduje zmianę przyzwyczajeń mieszkańców – nastąpi promowanie korzystania z alternatywnych i ekologicznych środków transportu, takich jak komunikacja publiczna bądź rower.
- Transport jest generatorem wielu wypadków na OF PN 2020. Stąd też realizacja przedsięwzięć rozwojowych ujętych w strategii zapewni poprawę bezpieczeństwa w mieście w obszarach związanych z systemem



Biuro projektu:

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

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

transportowym. Zniwelowanie niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.

- Użytkownicy OF PN 2020 będą mieli zapewnione alternatywne kanały komunikacji – wybudowane zostaną ciągi piesze i rowerowe.
- System transportowy gwarantuje wzrost dostępności służby zdrowia, kultury i rozrywki dla mieszkańców.

3. **Poprawa wizerunku gminy** - wprowadzenie przewidzianej w strategii polityki transportowej wpłynie na poprawę wizerunku OF PN. Stworzony zostanie efektywny i spójny system transportu odzwierciedlający rzeczywiste powiązania funkcjonalne. Wpłynie to jednocześnie na wzrost atrakcyjności terenów turystycznych

4. **Poprawa stanu środowiska naturalnego.** Zorganizowany we właściwy sposób system transportowy w znaczącym stopniu wpłynie również na jakość środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie skali negatywnych oddziaływań na wszystkie jego elementy. Obwodnice OF PN 2020 zostaną poprowadzone z dala od zabudowy mieszkaniowej – w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z centrów miejscowości.

6.2.4 Wskaźniki ekonomiczne

Kolejnym elementem niniejszego opracowania są wskaźniki ekonomiczne inwestycji dla każdej gminy oraz dla powiatów. Analiza została wykonana dla okresu od 2010 roku do 2041 roku. Obliczone zostały następujące wskaźniki:

- **ENPV** (economic net present value) - ekonomiczna wartość bieżąca projektu
- **ERR** (economic rate of return) - ekonomiczna stopa zwrotu z projektu
- **NPV** (net present value) - suma zdyskontowanych przepływów pieniężnych projektu

Dla wszystkich gmin wskaźnik **ENPV > 0** co oznacza, że wartość bieżąca korzyści jest większa niż wartość bieżąca kosztów.

Ponadto zostały przedstawione nakłady na inwestycje w każdej z gmin i powiecie oraz **korzyści eksploatacji**. Wartość ta oznacza o ile zmniejszą się nakłady na utrzymanie infrastruktury po zrealizowanych inwestycjach. W Prudniku ze względu na to, że zaplanowano dużą ilość nowych dróg, korzyści eksploatacji są ujemne. Ponadto w ostatniej kolumnie zaprezentowano roczne korzyści z eksploatacji przez najbliższe 25 lat.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 50 Wskaźniki ekonomiczne

Gmina/Powiat	ENPV	ERR	NPV	Niezbędne nakłady	Korzyści eksploatacyjne	Korzyści eksploatacji w przeliczeniu na każdy rok analizy
Biała	159 136 418	90,70%	-10 895 123	19 837 398,37	12 830 400,00	513 216,00 zł
Branice	29 833 962	53,10%	-4 394 531	6 634 146,34	2 645 775,00	105 831,00 zł
Głubczyce	51 187 646	62,08%	-6 580 566	8 845 528,46	1 950 300,00	78 012,00 zł
Głucholazy	205 718 912	67,71%	-22 442 233	30 504 065,04	7 323 525,00	292 941,00 zł
Grodków	36 710 585	24,61%	-17 359 294	22 113 821,14	2 940 300,00	117 612,00 zł
Kietrz	183 816 239	18,67%	-132 494 172	165 983 739,84	17 280 945,00	691 237,80 zł
Korfantów	286 488 269	65,03%	-34 979 396	52 357 723,58	20 301 435,00	812 057,40 zł
Lubrza	44 817 093	85,35%	-3 866 403	5 983 739,84	2 606 175,00	104 247,00 zł
Łambinowice	59 643 133	29,84%	-19 540 020	27 772 357,72	8 620 425,00	344 817,00 zł
Nysa	94 217 944	21,00%	-46 756 881	55 349 593,50	4 950,00	198,00 zł
Otmuchów	223 429 947	88,68%	-17 223 857	25 821 138,21	10 070 527,50	402 821,10 zł
Paczków	62 251 376	138,83%	-2 249 824	4 565 853,66	3 514 995,00	140 599,80 zł
Prudnik	51 042 880	16,67%	-37 387 364	44 097 560,98	-287 100,00	- 11 484,00 zł
Skoroszyce	73 483 932	75,80%	-7 514 409	11 056 910,57	4 009 500,00	160 380,00 zł
Powiat Głubczycki	212 562 081	26,29%	-83 764 615	104 065 040,65	9 145 125,00	365 805,00 zł
Powiat Nyski	173 680 323	51,15%	-27 753 745	36 422 764,23	6 669 135,00	266 765,40 zł
Powiat Prudnicki	55 042 722	38,72%	-12 346 222	16 065 040,65	2 713 095,00	108 523,80 zł

Źródło: Opracowanie własne.

6.2.5 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych

Skuteczne wdrażanie założeń *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020* w odniesieniu do skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu zapewni system monitoringu. W poniższej tabeli przedstawiono, w odniesieniu do celów strategicznych, listę wskaźników,



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

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

służących monitorowaniu skutków środowiskowych wdrożenia *Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020*.

Tabela 51 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia Strategii

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 1 Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.1: Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.	Procentowy udział autobusów wyposażonych w silniki diesla spełniające wymagania norm EURO emisji spalin: <ul style="list-style-type: none">• EURO 1• EURO 2• EURO 3• EURO 4• EURO 5• EURO 6
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.2: Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.	Ilość osób korzystających z publicznych środków transportu
	CEL SZCZEGÓŁOWY 1.3: Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).	-
CEL STRATEGICZNY 2: Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.1: Poprawa jakości systemu drogowego.	Powierzchnia zajęta pod infrastrukturę drogową [ha] (GUS) Ilość przejść w tym przepustów umożliwiających migrację zwierząt utworzonych/dostosowanych w wyniku budowy/przebudowy sieci drogowej [rodzaj przejścia/ilość w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
		<p>Liczba drzew podlegająca wycince, w wyniku realizacji przedsięwzięć związanych z budową/przebudową sieci drogowej [Liczba drzew na którą uzyskano Zezwolenie na wycinkę w szt.] (Dane Urzędów Miast i Gmin, Dane Starostwa Powiatowego, Dane Urzędu Marszałkowskiego)</p> <p>Liczba kolizji ze zwierzętami w wypadkach drogowych (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 (Dane Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska)</p>
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.2: Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.	Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych (Dane Komendy Wojewódzkiej Policji, Dane Komendy Powiatowej Policji)
	CEL SZCZEGÓŁOWY 2.3: Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.	-



Biuro projektu:

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

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

Cel strategiczny	Cel szczegółowy	Wskaźnik
CEL STRATEGICZNY 3: Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.1: Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.	-
	CEL SZCZEGÓŁOWY 3.2: Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.	Liczba wypadków z udziałem rowerzystów (Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWiK)).

Źródło: Opracowanie własne.



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

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

Spis tabel

Tabela 1 Zestawienie wydanych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowych transporcie drogowych	10
Tabela 2 Wartości rekompensat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	14
Tabela 3 Lista punktów wybranych do badania pomiaru ruchu.....	24
Tabela 4 Liczba pojazdów w podziale ze względu na godzinę przejazdu	25
Tabela 5 Parkingi wybrane do badania powierzchni parkingowych.....	29
Tabela 6 Liczba pojazdów zaparkowanych w badanych punktach	30
Tabela 7 Czas parkowania na rynkach i przy wybranych ulicach w miastach, z wykluczeniem parkingów pod supermarketami i ośrodkiem zdrowia	31
Tabela 8 Czas parkowania pod supermarketami i ośrodkami zdrowia	32
Tabela 9 Zasięg i motywacja podróży wykonywanych rowerem	33
Tabela 10 Statystyczne zestawienie ścieżek rowerowych	40
Tabela 11 Drogowe przejścia graniczne na Obszarze OF PN 2020	45
Tabela 12 Liczba podmiotów gospodarczych wg klas wielkości.....	48
Tabela 13 Stopa bezrobocia na terenie OF PN 2020	49
Tabela 14 Macierz wyników analizy SWOT	59
Tabela 15 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji publicznej	62
Tabela 16 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego komunikacji publicznej.....	64
Tabela 17 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji publicznej	65
Tabela 18 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji publicznej u poszczególnych Partnerów	67
Tabela 19 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT komunikacji drogowej	74
Tabela 20 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego transportu drogowego.....	76
Tabela 21 Zidentyfikowane braki w obszarze komunikacji drogowej i parkingów.....	77
Tabela 22 Zdiagnozowane potrzeby w zakresie komunikacji publicznej u poszczególnych Partnerów	80
Tabela 23 Czynniki uwzględnione w analizie SWOT infrastruktury pieszo - rowerowej	87



Biuro projektu:

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

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

Tabela 24 Macierz wyników analizy SWOT dla podsystemu dotyczącego infrastruktury rowerowej	88
Tabela 25 Zidentyfikowane braki w obszarze infrastruktury pieszo – rowerowej...	89
Tabela 26 Zidentyfikowane potrzeby w zakresie infrastruktury pieszo - rowerowej u poszczególnych Partnerów.....	91
Tabela 27 Uzasadnienie zastosowania przyjętych kryteriów w analizie wielokryterialnej	100
Tabela 28 Wagi przyznane kryteriom w analizie wielokryterialnej.....	103
Tabela 29 Wyniki analizy wielokryterialnej	104
Tabela 30 Matryca rekomendacji strategicznych	106
Tabela 31 Działania/przedsięwzięcia w ramach pierwszego celu strategicznego...112	
Tabela 32 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego...114	
Tabela 33 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego	118
Tabela 34 Wartość planowanych inwestycji w systemie transportu publicznego...125	
Tabela 35 Działania/przedsięwzięcia w ramach drugiego celu strategicznego	132
Tabela 36 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie prudnickim	133
Tabela 37 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie nyskim	134
Tabela 38 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w powiecie głubczyckim	135
Tabela 39 Szczegółowy wykaz zapotrzebowania na infrastrukturę rowerową w Gminie Grodków	135
Tabela 40 Rangi projektów	139
Tabela 41 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020	150
Tabela 42 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji drogowych oraz ramy czasowe realizacji projektów	175
Tabela 43 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. parkingów oraz ramy czasowe realizacji projektów	180
Tabela 44 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. infrastruktury przystankowej oraz ramy czasowe realizacji projektów	182
Tabela 45 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. przebudowy dworców oraz ramy czasowe realizacji projektów	183
Tabela 46 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji dot. zintegrowanych centrów przesiadkowych oraz ramy czasowe ich realizacji	185



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

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

Tabela 47 Podmioty odpowiedzialne za wdrażanie inwestycji w ciągi piesze i rowerowe oraz ramy czasowe realizacji projektów	185
Tabela 48 Wskaźniki produktu realizacji Strategii	196
Tabela 49 Wskaźniki rezultatu	200
Tabela 50 Wskaźniki ekonomiczne	204
Tabela 51 Wskaźniki monitoringu skutków środowiskowych wdrożenia <i>Strategii</i> .	206

Spis rysunków

Rysunek 1 Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na terenie OF PN 2020	23
Rysunek 2 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych.....	27
Rysunek 3 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t	27
Rysunek 4 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	28
Rysunek 5 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami	28
Rysunek 6 Linie kolejowe na obszarze Partnerstwa	44
Rysunek 7 Lokalizacja Obszaru Funkcjonalnego na tle Polski.....	47
Rysunek 8 Członkowie Partnerstwa Nyskiego	47
Rysunek 9 Gęstość zaludnienia	48
Rysunek 10 Liczba ludności	48
Rysunek 11 Liczba podmiotów gospodarczych.....	49
Rysunek 12 Odsetek osób bezrobotnych.....	49
Rysunek 13 Schemat analizy: braki – problemy – potrzeby - przedsięwzięcia.....	59
Rysunek 14 Schemat analizy wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych	61
Rysunek 15 Drzewo problemów dla komunikacji publicznej.....	67
Rysunek 16 Drzewo problemów dla komunikacji drogowej i parkingów.....	79
Rysunek 17 Drzewo problemów dla infrastruktury pieszo - rowerowej.....	90
Rysunek 18 Zależność między wizją rozwoju a celami	109
Rysunek 19 Cele strategiczne	110
Rysunek 20 Kierunki działań	111
Rysunek 21 Planowa inwestycje liniowe w Gminie Biała	121



Biuro projektu:

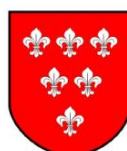
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Rysunek 22 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Branice	121
Rysunek 23 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Lubrza	121
Rysunek 24 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Łambinowice.....	121
Rysunek 25 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Głubczyce	122
Rysunek 26 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Głuchołazy	122
Rysunek 27 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Nysa.....	122
Rysunek 28 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Otmuchów.....	122
Rysunek 29 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Grodków	123
Rysunek 30 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Kietrz	123
Rysunek 31 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Paczków.....	123
Rysunek 32 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Prudnik	123
Rysunek 33 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Korfantów	124
Rysunek 34 Planowane inwestycje liniowe w Gminie Skoroszyce.....	124
Rysunek 35 Prognoza natężenia ruchu samochodów osobowych	128
Rysunek 36 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów dostawczych od 3,5t.....	129
Rysunek 37 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych bez przyczepy	129
Rysunek 38 Prognoza natężenia ruchu dla samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami.....	130
Rysunek 39 Rozmieszczenie przestrzenne generatorów ruchu	131
Rysunek 40 Powstanie związku międzygminnego	166
Rysunek 41 Struktura organizacyjna związku	167
Rysunek 42 Interesariusze strategii	175
Rysunek 43 Schemat wdrażania Strategii.....	192
Rysunek 44 Wskaźniki produktu w systemie oceny wdrażania strategii	194
Rysunek 45 Wskaźniki rezultatu w systemie oceny wdrażania strategii	195
Rysunek 46 Wskaźniki oddziaływania w systemie oceny wdrażania strategii	196



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

