



partnerstwo
nyskie 2020
razem dla przyszłości...

**PROJEKT CZĘŚCI STRATEGICZNEJ DLA STRATEGII ROZWOJU
TRANSPORTU OBSZARU FUNKCJONALNEGO PARTNERSTWO
NYSKIE 2020**

RAPORT
PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ ILOŚCIOWYCH W II ETAPIE

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:

 **Collect Consulting s.A.**
40-555 Katowice, ul. Roma 14
NIP 954-2443-402, 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.



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

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

Spis tabel	2
Spis wykresów	3
1 Raport z przeprowadzonych badań ilościowych	5
1.1 Charakterystyka badania	5
1.1.1 Ankieta audytoryjna	5
1.1.2 Analiza ekspercka.....	5
1.1.3 Diada.....	6
1.1.4 Zogniskowane wywiady grupowe.....	8
1.1.5 Wywiady indywidualne z przedstawicielami Partnerów.....	13
1.1.6 Wywiady indywidualne z przedsiębiorcami	14
1.1.7 Wywiady indywidualne z przedstawicielami placówek edukacyjnych.....	17
1.1.8 Badania fokusowe	20
1.1.9 Spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi	21
1.1.10 Spotkania z mieszkańcami.....	23
1.1.11 Badania CATI, CAWI, PAPI wśród mieszkańców oraz przedsiębiorców	24
1.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania	29

Spis tabel

Tabela 1 Terminarze przeprowadzonych spotkań.....	13
Tabela 2 Liczba wywiadów przeprowadzonych w poszczególnych branżach	15
Tabela 3 Typy szkół oraz liczba przeprowadzonych wywiadów pogłębionych	18
Tabela 4 Ilość osób uczestnicząca w badaniach fokusowych	21
Tabela 5 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi	22
Tabela 6 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z mieszkańcami	23
Tabela 7 Ilość przeprowadzonych ankiet w poszczególnych badaniach	25
Tabela 8 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców	25
Tabela 9 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców	26
Tabela 10 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CAWI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców	26



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 11 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców	27
Tabela 12 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców	27
Tabela 13 Środki transportu wybierane przez mieszkańców	29
Tabela 14 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu, sytuacja w podziale na gminy	30
Tabela 15 Ilość podróży wykonywanych w ciągu dnia przez mieszkańców	32
Tabela 16 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin.....	33
Tabela 17 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji	34
Tabela 18 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji ..	36
Tabela 19 Obszary problemowe w transporcie publicznym w podziale na gminy	37
Tabela 20 Proponowane rozwiązania dotyczące dróg w poszczególnych gminach	39
Tabela 21 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy.....	41
Tabela 22 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	42
Tabela 23 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach	44
Tabela 24 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach.....	46
Tabela 25 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych	47

Spis wykresów

Wykres 1 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami, podział wg branż.....	14
Wykres 2 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, podział wg typów szkół	18
Wykres 3 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców.....	28
Wykres 4 Status zawodowy mieszkańców	29
Wykres 5 Środki transportu wybierane przez mieszkańców	30
Wykres 6 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu w podziale na gminy	32
Wykres 7 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin	34
Wykres 8 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji	35
Wykres 9 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji... ..	36
Wykres 10 Obszary problemowe w transporcie publicznym, w podziale na gminy	38
Wykres 11 Proponowane do wdrożenia rozwiązania dotyczące dróg, w podziale na gminy.....	40
Wykres 12 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	42



Biurow projektu:

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

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

Wykres 13 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy	43
Wykres 14 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach.....	45
Wykres 15 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach	47
Wykres 16 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych.....	48



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





1 Raport z przeprowadzonych badań ilościowych

1.1 Charakterystyka badania

1.1.1 Ankieta audytoryjna

Ankieta audytoryjna została przeprowadzona w czerwcu 2015 r. w siedzibie Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie – w auli w Budynku A przy ul. Chodowieckiego 4 w Nysie. W badaniu udział wzięło 100 respondentów, z czego połowę stanowiły kobiety.

Badanie trwało 20 min, z czego 5 minut przeznaczonych było na wprowadzenie – to znaczy moderator spotkania przedstawił cele i okoliczności przeprowadzenia badania oraz instruktaż wypełnienia ankiety. Czas przewidziany na wypełnienie ankiety to 15 minut. Średnio na wypełnienie ankiety studenci potrzebowali 10 minut. Zwrotność ankiet wynosiła 100 %. Ankieta składała się z 8 części, były to:

- metryczka,
- informacje ogólne dotyczące preferencji wyboru środka lokomocji,
- informacje dotyczące transportu publicznego,
- informacje dotyczące stanu dróg,
- informacje odnośnie ścieżek rowerowych,
- informacje odnośnie pieszych ciągów komunikacyjnych,
- informacje odnośnie miejsc parkingowych,
- miejsce na zgłoszenie swoich uwag lub innych wniosków.

Respondenci opisywali sytuację komunikacyjną w miejscowościach, z których pochodzą oraz stan komunikacji w Nysie, w związku z uczęszczaniem na uczelnię w tym mieście. Arkusze ankiet w wersji papierowej oraz elektronicznej zostały przekazane Zamawiającemu. Wyniki oraz wnioski z przeprowadzonej ankiety audytoryjnej zawarte są w punkcie *1.1.11 Badania CATI, CAWI, PAPI wśród mieszkańców oraz przedsiębiorców.*

1.1.2 Analiza ekspercka

Analiza ekspercka została przeprowadzona w siedzibie Wykonawcy. Punktem wyjścia w analizie były dane o bezpieczeństwie ruchu na obszarze PN 2020 oraz wyniki badań przeprowadzonych przez Wykonawcę. Analiza służy do opracowania Nyskiej Wizji Zero.

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

Analiza ekspercka zgromadzonych danych dotyczyła również materiału zgromadzonego w toku badań fokusowych i konsultacji społecznych. Odnosiła się głównie do przestrzennego doszczegółowienia zaproponowanych inwestycji przez mieszkańców i przedsiębiorców. W tym przypadku, analiza również wykonywana była w siedzibie Wykonawcy.

1.1.3 Diada

Diada jako rozmowa dwóch ekspertów została zaaranżowana w siedzibie Wykonawcy w dniu 30 maja 2015r. po uprzednio zrealizowanym wywiadzie ekspertów.

Zastosowanie Diady jako narzędzia badawczego pozwoliło na uzyskanie niezbędnej wiedzy do przygotowania kart projektów. Celem Diady było podsumowanie oraz ewentualne uszczegółowienie kwestii poruszonych w wywiadzie ekspertów, tj. 5 bloków tematycznych:

- infrastruktura pieszo-rowerowa,
- transport publiczny,
- sieć drogowa,
- parkingi,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Moderatorem spotkania był Łukasz Jaroszek, a jego rozmówcami – dwóch ekspertów:

- **Mariusz Bryła** – Kierownik Badania,
- **dr inż. Grzegorz Karoń** – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Najważniejsze wnioski dla każdego z bloków tematycznych zebrane w toku Diady przedstawiono poniżej.

Infrastruktura pieszo-rowerowa

- Widoczna jest potrzeba i konieczność budowy ścieżek rowerowych poza pasami jezdni (celem zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów, jak i samych kierowców)
- Wydzielenie ruchu rowerowego w celach rekreacyjnych i komunikacyjnych w dojazdach codziennych dom-praca-dom, dom-nauka-dom, dom-zakupy-dom.



Transport publiczny

- Transport publiczny jest jednym z systemów przewozowych na obszarach zurbanizowanych lub na obszarach o mniejszej gęstości zabudowy, który powinien być wykorzystany w sposób zrównoważony. Z racji tego, że jest to system techniczny cechujący się pewnymi zaletami, jakimi i wadami. Zaletą jest zwiększenie wykorzystania powierzchni sieci drogowej poprzez zgrupowanie pasażerów w pojeździe. Jednak wadą może być niedostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych (popytu), może to być związane z rzadką siecią transportu zbiorowego, rzadką częstotliwością kursowania i dostosowaniem częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców związanych z podróżami obowiązkowymi do miejsc pracy i nauki. System transportu szynowego jest transportem mało elastycznym.
- Połączeniem transportu publicznego z innymi systemami transportowymi są parkingi typu park and ride, bike and ride. Jednak lokalizacji takich parkingów zależy od stopnia wykorzystania użytkowników.

Biuro projektu:

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

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

Sieć drogowa

- Zasadniczym postulatem mieszkańców jest poprawa jakości dróg. Siatka połączeń pomiędzy gminami i poszczególnymi sołectwami jest dobrze odbierana. To, co w opinii mieszkańców jest potrzebne to budowa wewnętrznych obwodnic miejskich – celem lepszego poruszania się w obrębie miasta i pomiędzy jego dzielnicami. Ten postulat dotyczył Nysy, Prudnika i Kietrza. Mieszkańcy wskazywali też na konieczność dokończenia zaczętych już inwestycji drogowych.
- Mieszkańcy wskazywali również na konieczność dostosowania obecnie istniejących dróg do wyższych standardów. Wiele dróg charakteryzuje się wysokim stopniem zdegradowania powierzchni, złym odwodnieniem, brakiem poboczy, nasadzeniem bardzo blisko pasa jezdni – w tym zakresie potrzebne są zmiany.

Parkingi

- Parkingi jako element infrastruktury drogowej pozwalają na wykorzystanie w określony sposób tego, co oferowane jest w danej przestrzeni. Parkingi są niezbędne w centrach miasta, tak aby móc zostawić samochód i zrealizować określoną aktywność w mieście. Z tym wiążą się potrzeby sterowania dostępnością miejsc parkingowych.



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

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

Obecnie widoczne jest, że niektóre obszary mają ograniczoną podaż parkingową, a 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 jest tak konstruowana żeby zwiększyć rotację miejsca parkingowego. Innym narzędziem może być wprowadzenie darmowego parkowania przez jakąś jednostkę czasu – np. godzinę, a każda następna godzina jest płatna i kwota za parkowanie wzrasta. Rozwiązanie to jest wykorzystane, tak aby osoby, które dojeżdżają do swojego celu podróży, korzystały jak najkrócej z tego 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 ta rotacja była dosyć duża. Na papierowym zegarze parkingowym kierowca zaznacza godzinę rozpoczęcia parkowania, zegar umieszcza za szybę samochodu, kierowca zobligowuje się do powrotu do auta w ramach darmowego czasu parkowania, po przekroczeniu tego czasu płaci stawkę zgodnie z przyjętą polityką opłat.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

- Bezpieczeństwo ruchu drogowego dotyczy głównie pieszego – drogi OF PN 2020 często nie mają chodników i poboczy. Pieszy zmuszony jest do poruszania się w pasie drogowym, co stwarza bardzo duże zagrożenie dla innych uczestników i naraża na niebezpieczeństwo samego pieszego.
- Proponowane działania twarde to działania mające na celu spowolnienie ruchu czy też montaż azylu dla pieszych czy szykany dla kierowców.
- Dużą wagę należy skupić również na działaniach miękkich – polegających między innymi na kampaniach informacyjnych promujących używanie odblasków podczas poruszania się po drogach, nie tylko poza terenem zabudowanym. Inne działania to bezpłatne rozdawanie odblasków i innych gadżetów, które świecą światłem odbitym. Sądzi się, że promocja i edukacja już od najmłodszych lat dzieci, przyczyni się do codziennego używania elementów odblaskowych. Widoczne jest również to, że elementy odblaskowe montowane są na odzieży codziennej.

1.1.4 Zogniskowane wywiady grupowe

Zogniskowane wywiady grupowe zorganizowano w siedzibie Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Nysie w dniu 28 maja 2015 r. Spotkanie prowadził ekspert

posiadający przygotowanie zawodowe i odpowiednie kompetencje i doświadczenie w moderowaniu tego typu badań.

Wywiad ekspertów moderowała Karolina Cieślar. W rozmowie udział wzięło 5 ekspertów:

- **Mariusz Bryła** – Kierownik Badania – ekspert ds. transportu,
- **Łukasz Jaroszek** – Zastępca Kierownika Badania - ekspert ds. transportu,
- **Ewelina Kumur** – Ekspert ds. transportu,
- **Adam Kotas** – Ekspert ds. transportu,
- **dr Grzegorz Karoń** – adiunkt w Katedrze Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Politechniki Śląskiej w Katowicach.

Dyskusja ekspertów została przeprowadzona zgodnie z uprzednio przygotowanym scenariuszem wywiadu. Przeprowadzono 5 odrębnych dyskusji. Przebieg dyskusji został zarejestrowany na nośniku cyfrowym. Rozmowy ekspertów dotyczyły 5 głównych bloków tematycznych, były to:

- infrastruktura pieszo-rowerowa,
- transport publiczny,
- sieć drogowa,
- parkingi,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Najważniejsze wnioski dla każdego z bloków tematycznych przedstawiono poniżej.

Trasy pieszo-rowerowe

Wyniki badań przeprowadzone w etapie I, pokazują, że budowa nowych ciągów rowerowych jest pożądanym kierunkiem inwestycji w opinii mieszkańców obszaru. Ważną kwestią, poruszoną podczas rozmowy ekspertów, jest kwestia technicznego rozdzielenia ciągów rowerowych od pasa jezdni (zrezygnowanie z budowania ścieżek, w bezpośrednim kontakcie z jezdnią). Badania dotyczące wypadkowości, wskazują iż największa ilość wypadków, na OF PN 2020, to wypadki pojazd-rower, natomiast około 20% ofiar śmiertelnych wypadków drogowych to piesi. Ciągi pieszo-rowerowe wpłyną na poprawę bezpieczeństwa na terenach gmin. Najważniejszym aspektem budowy ciągów pieszo-rowerowych jest rodzaj nawierzchni, z której są zbudowane (pożądaną nawierzchnią są kostki betonowe bezstykowe lub nawierzchnia bitumiczna). Trasy rowerowe można podzielić według przeznaczenia na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne, łączące miejsca o potencjale turystycznym oraz trasy komunikacyjne, umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca, lub dom-szkoła. Z badań



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

przeprowadzonych na obszarze OF PN 2020, wynika iż większość osób korzysta ze ścieżek rowerowych w celach rekreacyjno-turystycznych, dlatego ścieżki rowerowe wzdłuż głównych dróg, łączące gminy, mogą zostać wytyczone obszarami leśnymi oraz miejscami rekreacyjnymi. Należy podkreślić, iż rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerzystów i samochodów, jednakże biorąc pod uwagę pieszych i rowerzystów, w tym przypadku, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszych od ruchu rowerowego.

Transport publiczny

Podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz wywiadów, mieszkańcy i przedsiębiorcy, często wskazywali przywrócenie transportu publicznego kolejowego, jako problem który w ich opinii, powinien zostać rozwiązany. Eksperci wskazują, iż możliwa jest renowacja infrastruktury kolejowej i przywrócenie części połączeń, jednakże są to przedsięwzięcia bardzo kosztowe, którymi zainteresowanie może okazać się nieopłacalne w stosunku do kosztów. Należy skupić się na utrzymaniu obecnie funkcjonujących połączeń kolejowych (Nysa – Brzeg) oraz polepszaniu ich parametrów (głównie technicznych oraz jakości taboru). Eksperci twierdzą również, iż dzisiejsze połączenia autobusowe (na terenie OF PN 2020 głównie prywatni przewoźnicy) są dobrym substytutem dla połączeń kolejowych. Należy również podkreślić, iż transport szynowy jest „rozwiązaniem sztywnym”, co oznacza brak swobodnej możliwości modyfikowania np. tras przejazdu, co nie dotyczy komunikacji autobusowej.

Z przeprowadzonych badań wynika, iż transportu publicznego na terenie gmin Partnerstwa Nyskiego 2020 nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Głównym powodem tego stanu rzeczy, jest zbyt mała częstotliwość połączeń (w skrajnych przypadkach wynosi: 2 kursy dziennie). Wyniki badań wskazują również, iż 80% podróży realizowanych jest przy pomocy własnego środka transportu (najczęściej samochód), w opinii ekspertów zmiana przyzwyczajeń mieszkańców od poruszania się własnym środkiem transportu będzie trudna do zrealizowania (głównym powodem wyboru własnego środka transportu, najczęściej samochodu jest komfort, wygoda oraz poczucie wyjątkowości, które zapewnia posiadanie samochodu). Przyczyną zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń na komunikacją publiczną, mogłaby być zmiana siatki połączeń – dostosowanie ich do potrzeb mieszkańców oraz godzin pracy oraz nauki. Drugim ważnym działaniem, które należałoby podjąć jest zmniejszenie kosztów podróży dla pasażerów. Obecnie jedynie w Nysie, gmina, partycypuje w kosztach utrzymania komunikacji (MZK Nysa), połączenia międzygminne pomiędzy gminami OF PN 2020 finansowane są w całości z budżetów powiatów (powiat nyski), dlatego bez partycypacji w kosztach gmin, rozwój połączeń, będzie utrudniony.

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

Podczas spotkań z mieszkańcami oraz w przeprowadzonych wywiadach, centra przesiadkowe integrujące różne środki transportu, od indywidualnego po zbiorowy (kolej, autobusy miejskie oraz dalekobieżne) zostały pozytywnie odebrane. Mieszkańcy wskazali ewentualne lokalizacje takich miejsc na terenie OF PN 2020. Obecnie występują tendencje do przewymiarowania tego typu przedsięwzięć, dlatego w opinii ekspertów, najważniejszym elementem, podczas fazy projektowania przyszłego centrum przesiadkowego, jest liczba użytkowników, która deklaruje chęć korzystania z możliwości swobodnej zmiany środka transportu. Według badań, obecna liczba pasażerów, gwarantuje popyt na tego typu usługi. Poprzez rozwiązania łączące potrzeby transportowe z innymi potrzebami dnia codziennego, może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W opinii ekspertów, należy zmieniać, zachowania transportowe mieszkańców, aby dostosować je do zrównoważonego rozwoju transportu. Zmiana przyzwyczajień oraz potrzeb transportowych mieszkańców – może odbywać się również wraz ze zmianami środków transportu, na przykładowo tabor o mniejszej pojemności oraz autobusy na żądanie czy teleautobusy¹, które są rozwiązaniami nowatorskimi, jednakże dobrze sprawdzają się w obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Sieć drogowa

Według badań przeprowadzonych wśród mieszkańców Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego 2020, mieszkańcy negatywnie odbierają obecny stan sieci drogowej (drogi są w bardzo złym stanie technicznym). W oczekiwaniach mieszkańców znalazły się takie przedsięwzięcia jak: poszerzenie dróg, wyodrębnienie poboczy oraz organizacja systemu odpływu wód opadowych ze skrajni drogi, co zapobiegnie ich degradacji. W opinii ekspertów, zły stan techniczny dróg jest ściśle powiązany z bezpieczeństwem ruchu drogowego i jej użytkowników (jeden z głównych powodów zdarzeń drogowych). Dobrą praktyką, podnoszenia bezpieczeństwa na drogach, jest stosowanie środków uspokajania ruchu np. azyli dla pieszych czy szykan. Na niekorzyść poprawy stanu technicznego dróg może wpłynąć zwiększenie liczby wypadków, jak pokazują ostatnie badania GDDKiA, wraz z lepszym stanem technicznym dróg, zwiększa się prędkość prowadzenia pojazdów wśród użytkowników.

Część gmin, leżących na terenie Partnerstwa Nyskiego, to gminy typowo rolnicze. Podczas wywiadów oraz spotkań, mieszkańcy sygnalizowali, iż przyczyną degradacji dróg jest również ciężki sprzęt rolniczy. Problem ten mogłyby rozwiązać, kiedyś istniejące, drogi transportu rolnego, które ułatwiłyby rolnikom przemieszczanie się sprzętem rolniczym pomiędzy polami, bez ich udziału w degradacji dróg. Innym rozwiązaniem mogłyby być wyznaczenie szlaków transportowych dla maszyn

¹ 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. Dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy.



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

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

rolniczych oraz transportu surowców (m. in. buraka cukrowego) do zakładów przetwórczych.

Inną, często poruszaną kwestią, podczas spotkań z mieszkańcami jest budowa nowych obwodnic miejscowości. Ich główną zaletą jest zmniejszenie natężenia ruchu, głównie przelotowego, na terenie centrów miejscowości oraz wzrost bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów. Istotną wadą wyprowadzenia ruchu na zewnątrz miast, jest zamieranie ruchu w centrum, co może prowadzić do stagnacji. Inną wskazaną wadą, przez ekspertów, są tendencje projektowe – projektowanie obwodnic dla ruchu tranzytowego, który na OF PN 2020 ma niewielki udział, natomiast główny ruch skupia się wokół Nysy, Prudnika oraz Głubczyc, jako trzech ogniw. Obwodnice dla ruchu tranzytowego, są najczęściej oddalone od miasta, dlatego nie spełniają swojej podstawowej funkcji dla mieszkańców.

Parkingi

W gminach leżących, na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwa Nyskiego 2020, można wyróżnić dwa „systemy parkingowe”: parkingi bezpłatne na obszarze całej gminy oraz parkingi płatne na obszarze całej gminy. Podczas konsultacji społecznych oraz wywiadów indywidualnych, mieszkańcy zgłaszali problem małej ilości miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach miejscowości, dodatkowo zajętość parkingu powodują często mieszkańcy centrów miast poprzez długie postoje. Centra miast, OF PN 2020, charakteryzują się dość zwartą zabudową, a co za tym idzie, nie można wskazać miejsc, które mogłyby zostać zagospodarowane 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, zaproponowanych przez ekspertów, można wskazać stopery – ręcznie ustawiane zegary przez kierowców oraz systematyczny monitoring przez osoby uprawnione. Dodatkowe korzyści, zarówno dla mieszkańców (zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej), 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 P&R, sprawdzają się w podróżach dojazdowo-odjazdowych oraz dowozowo-odwozowych oraz podróżach transportem zbiorowym. Tego typu systemy dedykowane są głównie do obsługi połączeń dalekobieżnych, miejsc oddalonych od siebie, a ich lokalizacja powinna poruszać kwestie potrzeb transportowych mieszkańców gminy.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

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

Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) charakteryzuje się jako systemy których technologie informacyjne i komunikacyjne są stosowane w dziedzinie transportu drogowego, w tym infrastruktury, pojazdów i użytkowników oraz zarządzania ruchem i zarządzania mobilnością, jak również ich interfejsów z innymi rodzajami transportu. Do rozwiązań z 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). W opinii ekspertów, na OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w obszarze placówek edukacyjnych. Istnieje szereg rozwiązań stosowanych w tych obszarach: sygnalizacje wzbudzone oraz azyle dla pieszych a także nadzór prędkości.

Zebrane opinie i wnioski były materiałem wyjściowym do dalszych pogłębionych analiz i interpretacji przez moderatorów badań fokusowych i konsultacji społecznych.

1.1.5 Wywiady indywidualne z przedstawicielami Partnerów

Po przeprowadzonych konsultacjach społecznych Wykonawca odbył wywiady indywidualne w każdej z gmin i w każdym powiecie należącym do Partnerstwa. Potwierdzeniem odbytych rozmów są karty obecności podpisane przez przedstawicieli gminy bądź powiatu, z którymi odbyto rozmowę.

Celem rozmowy było przedstawienie efektów konsultacji społecznych w postaci listy konkretnych inwestycji oraz weryfikacja informacji zawartych w projektach. Podczas spotkania, w większości przypadków uwagi i pomysły, zgłoszone wcześniej przez mieszkańców oraz przedsiębiorców, zostały zaakceptowane przez przedstawicieli gmin i powiatów. W kilku przypadkach uwagi te zostały uznane za nieuzasadnione lub uległy niewielkiej korekcie.

Tabela 1 Terminarze przeprowadzonych spotkań

DATA	GMINA/ POWIAT
2015-05-27	ŁAMBINOWICE
2015-05-28	KIETRZ
	GŁUBCZYCE
2015-05-29	BRANICE
	POWIAT NYSKI
2015-06-01	LUBRZA



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

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

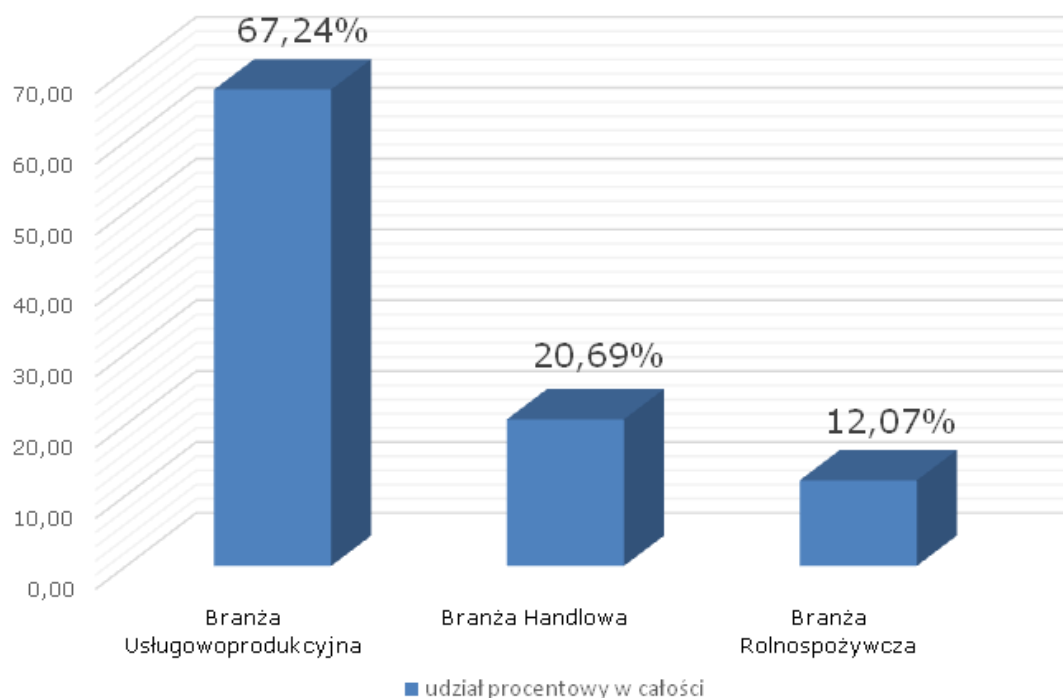
DATA	GMINA/ POWIAT
2015-06-02	PRUDNIK
	GŁUCHOŁAZY
	OTMUCHÓW
	GRODKÓW
	KORFANTÓW
2015-06-03	POWIAT PRUDNICKI
	NYSA
	POWIAT GŁUBCZYCKI
2015-06-10	BIAŁA
	SKOROSZYCE
2015-06-10	PACZKÓW

Źródło: Opracowanie własne

1.1.6 Wywiady indywidualne z przedsiębiorcami

Przeprowadzenie scenariuszy wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) z przedsiębiorcami funkcjonującymi na Obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowano w okresie od marca do czerwca 2015 r. Celem przeprowadzenia wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) było zebranie opinii na temat obecnego stanu transportu, sieci drogowej oraz informacji na temat potrzeb inwestycyjnych w ramach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Wykres 1 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedsiębiorcami, podział wg branż

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2 Liczba wywiadów przeprowadzonych w poszczególnych branżach

Branża	Liczba wywiadów
usługowo produkcyjna	39
handlowa	12
rolnospożywcza	7
Suma	58

Źródło: Opracowanie własne

Scenariusze wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) zostały przeprowadzone w grupie co najmniej 50 przedsiębiorców, losowo wybranych z uprzednio przygotowanej bazy.

Przeprowadzone wywiady pogłębione IDI z grupą przedsiębiorców miały dać odpowiedź na pytania związane m.in. z oceną sieci drogowej gminy, komunikacji publicznej, miejsc parkingowych, analizą potrzeb inwestycyjnych, wpływem systemu transportowego na prowadzoną działalność gospodarczą oraz rekomendowanych rozwiązań w zakresie inteligentnych systemów transportowych. Do formułowania wniosków uwzględniono: 39 przedsiębiorców z branży usługowo-produkcyjnej, 12



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

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

przedsiębiorców z branży handlowej oraz 7 przedsiębiorców z branży rolno-spożywczej.

Jednym z obszarów, który wzięto pod uwagę jest wpływ systemu transportowego na prowadzenie działalności gospodarczej. Należy zauważyć, iż kluczowość systemu transportowego jest ściśle związana charakterem branży prowadzonej działalności gospodarczej. Działalność gospodarcza prowadzona w branży usługowej i handlowej charakteryzuje się większą częstotliwością przemieszczania, mobilnością uwarunkowaną dojazdami klientów oraz dostawców a także firm kurierskich. Prognozuje się, iż taki trend pozostanie niezmienny z uwagi na duże znaczenie transportu jako gałęzi gospodarki.

Kolejne wnioski, które wynikają z przeprowadzonych wywiadów pogłębionych IDI są związane z oceną jakości stanu sieci drogowej. W opinii przedsiębiorców część dróg funkcjonujących na terenie OFPN 2020 nie budzi zastrzeżeń. Ponadto wskazano również pozytywne aspekty funkcjonowania sieci drogowej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 (obwodnice), jak i negatywne aspekty sieci drogowej (brak miejsc parkingowych w szczególności w centrum gmin, zły stan techniczny obecnych parkingów, zły stan dróg gminnych, wąskie oraz nieposzerzone drogi, uciążliwy hałas związany z dużym natężeniem ruchu). Z wniosków zatem wynika, iż należy dążyć do poprawy pozostałej infrastruktury drogowej (zwłaszcza dróg gminnych i powiatowych) do wyższych standardów, związanych z poszerzeniem drogi, wydzieleniem ciągów pieszo-rowerowych a także poprawą nawierzchni oraz zwiększeniem nośności drogi.

Kolejny aspekt poruszony w trakcie przeprowadzonych dotyczy funkcjonowania komunikacji publicznej. Z ostatecznych wniosków wynika, iż komunikacja publiczna nie odgrywa istotnej roli w prowadzeniu działalności gospodarczej. Tendencja ta będzie utrzymywać się gdyż możliwość szybkiego przemieszczania się odgrywa istotną rolę w prowadzeniu działalności gospodarczej.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, iż pożądanymi inwestycjami są inwestycje w zakresie budowy nowych ścieżek/tras rowerowych. Taką odpowiedź udzielili prawie wszyscy respondenci jednocześnie wskazując iż ścieżki rowerowe to korzystna inwestycja zarówno dla mieszkańców jak i przedsiębiorców. Prognozuje się, iż tendencja ta będzie się utrzymywać z uwagi na większą świadomość społeczeństwa związaną ze zdrowym i aktywnym trybem życia.

Biorąc pod uwagę rozwiązania w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych należy zwrócić uwagę, iż kwestie te powinny być dopasowane do poszczególnej gminy, gdyż każda z gmin ma inne potrzeby związane z systemem komunikacyjnym.

Przeprowadzone wywiady wskazały również, iż budowa centrum przesiadkowego jest zasadna w większości przypadków w większych gminach (Nysa, Prudnik), aczkolwiek wskazano, iż budowa rozwiązań transportowych - centrum przesiadkowego stanie się głównym narzędziem dla mieszkańców. Wskazano, iż budowa ścieżek rowerowych jest pożądanym rozwiązaniem wymienianym jednocześnie z modernizacją i budową dróg.

System transportowy jest ważnym aspektem prowadzonej działalności gospodarczej i należy wziąć pod uwagę możliwe dostępne rozwiązania w celu jego usprawnienia pamiętając jednocześnie o podstawowym kryterium – kryterium użyteczności.



Biuro projektu:

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

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

1.1.7 Wywiady indywidualne z przedstawicielami placówek edukacyjnych

Przeprowadzanie scenariuszy wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) z przedstawicielami placówek edukacyjnych na Obszarze Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 realizowano w okresie od marca do czerwca 2015 r. Celem przeprowadzenia wywiadów indywidualnych pogłębionych (IDI) było zebranie opinii na temat obecnego stanu transportu, sieci drogowej oraz informacji na temat potrzeb inwestycyjnych w ramach Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020.

Poniżej w tabeli ujęto strukturę przeprowadzonych wywiadów z przedstawicielami placówek edukacyjnych.



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

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

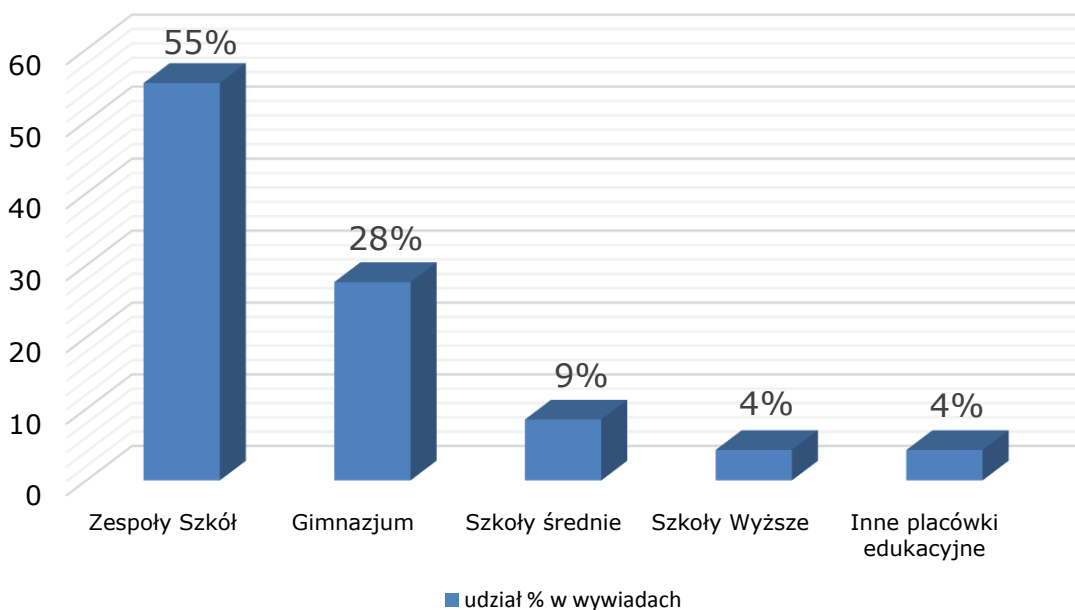
Tabela 3 Typy szkół oraz liczba przeprowadzonych wywiadów pogłębionych

Typ szkół	Liczba wywiadów
Zespoły szkół	28
Gimnazja	14
Szkoły średnie	5
Szkoły wyższe	2
Inne placówki edukacyjne	2
Razem	51

Źródło: Opracowanie własne

Strukturę scenariusza wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, w podziale wg typów, szkół przedstawia poniższy wykres.

Wykres 2 Struktura scenariuszy wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z przedstawicielami instytucji edukacyjnych, podział wg typów szkół



Źródło: Opracowanie własne

Z powyższego wykresu wynika, że największą liczbę placówek edukacyjnych, przebadanych na obszarze OF PN 2020, stanowią zespoły szkół (55%). Przedstawiciele

gimnazjów stanowili 28%, szkół średnich 9%, natomiast szkół wyższych 4%. Tyle samo (4%) przedstawicieli placówek edukacyjnych reprezentowało inne placówki edukacyjne.

Scenariusze wywiadu indywidualnego pogłębionego (IDI) zostały przeprowadzone w grupie co najmniej 50 przedstawicieli placówek edukacyjnych, losowo wybranych z uprzednio przygotowanej bazy.

Przeprowadzone wywiady pogłębione IDI z przedstawicielami placówek edukacyjnych miały na celu zbadanie sytuacji codziennych dojazdów dzieci i młodzieży do szkół obszaru Partnerstwa Nyskiego. W tym celu dyrektorom placówek edukacyjnych zadano pytania związane z funkcjonowaniem komunikacji publicznej. Ponadto przedstawiciele placówek edukacyjnych poproszono o ocenę obecnego stanu sieci drogowej gminy, na terenie, której zlokalizowana jest szkoła oraz o wskazanie barier i ograniczeń komunikacyjnych placówki. Rozmówców poproszono również o wskazanie projektów inwestycyjnych o charakterze transportowym usprawniających funkcjonowanie szkoły.

Do formułowania wniosków uwzględniono wyniki 51 wywiadów, przeprowadzonych w następujących typach szkół: 28 zespołów szkół, 14 szkół gimnazjalnych, 5 szkół średnich, 2 szkoły wyższe oraz 2 szkoły policealne.

Dzieci i młodzież od poniedziałku do piątku w czasie roku szkolnego odbywają regularne przemieszczenia na trasie dom-szkoła-dom. Podróże przez nie wykonywane mają charakter obligatoryjny. Wobec tego, że część dzieci nie jest w stanie pieszo pokonać dystansu pomiędzy miejscem zamieszkania, a miejscem pobierania nauki (głównie szkoły gimnazjalne i ponadgimnazjalne). Zatem komunikacja publiczna może ogrywać kluczową rolę w codziennych dojazdach dzieci i młodzieży do szkół.

Przeprowadzone wywiady telefoniczne wskazują, iż zasięg terytorialny miejscowości z których dojeżdżają uczniowie obejmuje cały Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020. W większości przypadków wskazana obecna liczba kursów autobusów do szkół jest wystarczająca, aczkolwiek zwiększenie częstotliwości autobusów (np. w godzinach popołudniowych) przyczyni się do wzrostu zainteresowania zajęciami pozalekcyjnymi.

Kolejne wnioski wysuwające się po przeprowadzeniu wywiadów pogłębionych IDI dotyczą miejsc postojowych dla rowerów (stojaki rowerowe). Większość placówek edukacyjnych boryka się z problemem braku stojaków rowerowych, jednocześnie wskazując, iż zwiększenie liczby stojaków przyczyni się do korzystania z rowerów wśród dzieci i młodzieży. Prognozuje się, iż wzrost liczby stojaków rowerowych umiejscowionych przed placówkami edukacyjnymi może zachęcić młodzież do korzystania z roweru w okresie wiosenno-letnim i jesiennym.

Wśród opinii dotyczących sieci drogowej zwrócono uwagę na pozytywne elementy sieci (np. obwodnice miast i miejscowości), jak również wskazywano negatywne element, za które uznano zły stan chodników, jak i dróg gminnych,



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

niedostateczne oznakowanie wokół placówek edukacyjnych (brak znaków ograniczenia prędkości), brak przejścia dla pieszych w okolicach placówek edukacyjnych.

Ponadto część wykazanych opinii dotyczyła również budowy, rozwijania tras/ścieżek rowerowych. Gwarancja bezpiecznego dotarcia do placówki edukacyjnej trasą/ścieżką rowerową może mieć wpływ na rozpropagowanie alternatywnego sposobu komunikacji wśród dzieci i młodzieży.

Wśród innych wniosków uzyskanych na podstawie przeprowadzonych rozmów wysuwają się kwestie związane ze skłonnością mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej. Wynika z nich, iż ludność nie jest skłonna do zmiany środka transportu z uwagi na przyzwyczajenie do szybkości przemieszczania się oraz do komfortu podróży, który daje samochód. Prognozuje się, iż tendencja ta utrzyma się w najbliższych latach.

Przeprowadzone wywiady wykazały, iż budowa centrum przesiadkowego jest zasadna, jednak tylko w większych gminach, takich jak Prudnik czy Nysa.

Wśród najczęściej wymienianych propozycji inwestycji, dyrektorzy wymieniali budowę: parkingów w okolicach szkół, stojaków rowerowych, czy zatoczek dla autobusów oraz budowę bezpiecznych ścieżek rowerowych oddalonych od pasa jezdni. Zaproponowane rozwiązania przyczynią się do poprawy otoczenia placówek edukacyjnych i zwiększą bezpieczeństwo dzieci w drodze do szkół.

1.1.8 Badania fokusowe

Badania fokusowe u wszystkich Partnerów zostały przeprowadzone zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w Tabeli 4. Konsultacje społeczne dotyczące założeń Strategii zawierały wnioski z diagnozy strategicznej i miały na celu zebranie propozycji i opinii dotyczących wizji, misji, celów strategicznych i działań rozwojowych OF PN 2020. Na badania fokusowe zaproszenia otrzymali przedstawiciele wszystkich gmin oraz powiatów, a także członkowie Rad Gminy i sołtysi poszczególnych sołectw (jako że stanowią oni grupę docelową). Wśród zaproszonych znaleźli się także przedstawiciele organów bezpieczeństwa m.in. policji, straży pożarnej itp., a także placówek oświatowych.

Badania fokusowe zostały poprowadzone w formie warsztatów, podczas których uczestnicy pracowali w kilkusobowych podgrupach. Podczas spotkania prezentowano wyniki przeprowadzonych badań, a następnie miała miejsce dyskusja z uczestnikami. Uczestnicy spotkania mieli zapewnione materiały biurowe w formie długopisów, notatników itp. oraz materiały informacyjne w postaci ulotek promocyjnych i wydrukowanej prezentacji PowerPoint. Prace w grupach koordynowane były przez moderatora spotkania, przy czym najpierw uczestnicy zostali poproszeni o wspólne uzupełnienie kart pracy, a następnie wypracowane tematy były omawiane wraz

z moderatorem na forum. Dyskusje te przebiegały spójnie i bez większych komplikacji, uczestnicy byli bardzo aktywni i sprawnie wymieniali swoje poglądy.

W trakcie prowadzonych rozmów uczestnicy zgłaszali problemy transportowe występujące na obszarze gmin i powiatów, które, ich zdaniem, są konieczne do rozstrzygnięcia. Przedstawiali również swoje wizje rozwiązań. Wyniki oraz wnioski z tych spotkań prezentują *Karty i listy projektów* przedstawione przez Wykonawcę.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 4 Ilość osób uczestnicząca w badaniach fokusowych

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Liczba osób uczestniczących w badaniu
2015-03-30	powiat nyski	31
2015-04-27	gmina Lubrza	30
2015-04-28	powiat głubczycki	30
2015-04-29	gmina Branice	30
2015-05-06	gmina Kietrz	33
2015-05-07	gmina Prudnik	30
2015-05-11	gmina Głubczyce	30
2015-05-12	gmina Łambinowice	33
2015-05-14	gmina Nysa	31
2015-05-18	gmina Głuchołazy	30
2015-05-19	gmina Paczków	30
2015-05-20	gmina Korfantów	30
2015-05-21	gmina Otmuchów	31
2015-05-25	gmina Skoroszyce	31
2015-05-26	gmina Grodków	30
2015-05-27	gmina Biała	30
2015-05-28	powiat prudnicki	30
Suma		520

Źródło: Opracowanie własne

1.1.9 Spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi

Po badaniach fokusowych miały miejsce spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Na spotkania te zapraszani byli przedsiębiorcy, którzy reprezentowali różnorodne branże. Pierwsza część spotkań polegała na prezentacji wyników przeprowadzonych badań oraz dyskusji z uczestnikami. Wszystkie obecne osoby miały zapewnione materiały biurowe oraz

**Biuro projektu:**

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

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

informacyjne. Uczestnicy w trakcie dyskusji omawiali zamierzenia inwestycyjne dla gmin i powiatów.

Spotkania, podobnie jak badania fokusowe, miały formę warsztatów i zostały poprowadzone przez moderatora. Pozwoliło to na przeprowadzenie dyskusji, a także pozyskanie od przybyłych osób opinii oraz uwag zwrotnych. Podczas spotkań Wykonawcy udało się zdobyć kilka cennych uwag, które zostały zgłoszone przez przybyłych przedsiębiorców. Poniżej zaprezentowano harmonogram przeprowadzonych spotkań. Wyniki oraz wnioski z tych spotkań prezentują *Karty i listy projektów* przedstawione przez Wykonawcę.

Tabela 5 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Liczba osób uczestniczących w spotkaniu	Badania dodatkowe	Suma
2015-03-30	powiat nyski	15	73	88
2015-04-27	gmina Lubrza	3	47	50
2015-04-28	powiat głubczycki	4	62 (w tym 1 ankieta w g. Baborów)	66
2015-04-29	gmina Branice	0	50	50
2015-05-06	gmina Kietrz	4	46	50
2015-05-07	gmina Prudnik	6	44	50
2015-05-11	gmina Głubczyce	0	50	50
2015-05-12	gmina Łambinowice	9	41	50
2015-05-14	gmina Nysa	4	46	50
2015-05-18	gmina Głuchołazy	1	49	50
2015-05-19	gmina Paczków	4	46	50
2015-05-20	gmina Korfantów	0	50	50
2015-05-21	gmina Otmuchów	2	48	50
2015-05-25	gmina Skoroszyce	0	50	50
2015-05-26	gmina Grodków	1	52	53
2015-05-27	gmina Biała	0	50	50
2015-05-28	powiat prudnicki	1	57	58
Suma		54	861	915

Źródło: Opracowanie własne

1.1.10 Spotkania z mieszkańcami

Ostatnimi, przewidzianymi w planie spotkaniami konsultacyjnymi były spotkania z mieszkańcami gmin i powiatów. Dla przybyłych mieszkańców, przygotowano materiały biurowe oraz informacyjne. Zaprezentowano im także wyniki przeprowadzonych przez Wykonawcę badań. Następnie odbywała się dyskusja, podczas której moderator przytaczał również problemy zgłoszone przez poprzednie grupy. Mieszkańcy gmin i powiatów zgłaszali swoje uwagi i pomysły na rozwiązanie kwestii problemowych występujących w ich gminach i powiatach. Uczestnicy w trakcie dyskusji omawiali zamierzenia inwestycyjne dla gmin i powiatów.

Podsumowując, konsultacje społeczne na terenie OF PN 2020 przebiegały zgodnie z założeniami zawartymi w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wszystkie grupy aktywnie uczestniczyły w dyskusjach i chętnie zgłaszały swoje uwagi dotyczące transportu w swoich gminach i powiatach. Wykonawca uzyskał wszelkie dane i informacje, które stanowiły punkt wyjścia do prac nad poszczególnymi dokumentami strategicznymi. Poniżej zaprezentowano harmonogram przeprowadzonych spotkań. Wyniki oraz wnioski z tych spotkań prezentują *Karty i listy projektów* przedstawione przez Wykonawcę.

Tabela 6 Ilość osób uczestnicząca w spotkaniach z mieszkańcami

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Ilość osób uczestniczących w spotkaniu	Badania dodatkowe	Suma
2015-03-30	powiat nyski	2	48(z g. Kamiennik)	50
2015-04-27	gmina Lubrza	24	26	50
2015-04-28	powiat głubczycki	15	35	50
2015-04-29	gmina Branice	34	16	50
2015-05-06	gmina Kietrz	32	18	50
2015-05-07	gmina Prudnik	10	40	50
2015-05-11	gmina Głubczyce	1	49	50
2015-05-12	gmina Łambinowice	19	31	50
2015-05-14	gmina Nysa	23	27	50
2015-05-18	gmina Głuchołazy	2	48	50
2015-05-19	gmina Paczków	5	45	50
2015-05-20	gmina Korfantów	0	50	50
2015-05-21	gmina Otmuchów	0	50	50
2015-05-25	gmina Skoroszyce	1	49	50
2015-05-26	gmina Grodków	0	50	50
2015-05-27	gmina Biała	1	49	50





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

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

Data konsultacji	Miejsce konsultacji	Ilość osób uczestniczących w spotkaniu	Badania dodatkowe	Suma
2015-05-28	powiat prudnicki	0	50	50
Suma		169	681	850

Źródło: Opracowanie własne

1.1.11 Badania CATI, CAWI, PAPI wśród mieszkańców oraz przedsiębiorców

Przeprowadzone badanie dotyczyło opinii na temat możliwych do wdrożenia rozwiązań, usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zrealizowane zostało w formie wywiadów telefonicznych (CATI), ankiet internetowych (CAWI) oraz wywiadów indywidualnych (PAPI). Wywiady CATI zostały przeprowadzone wśród mieszkańców (1020 ankiet) i przedsiębiorców (370 ankiet), jako uzupełnienie przeprowadzonych wcześniej konsultacji społecznych. Działanie to było konieczne w celu uzyskania właściwej próby. Również dlatego, przeprowadzono z mieszkańcami poszczególnych gmin ankiety internetowe (1065 ankiet), wywiady indywidualne (1696 ankiet), a z przedsiębiorcami wywiady indywidualne w ilości 491 ankiet. Miały one charakter anonimowy, a ich celem było zidentyfikowanie problemów i potrzeb dotyczących przestrzeni komunikacyjnej OF PN 2020. Łącznie przeprowadzono 4642 ankiety.

Wśród mieszkańców OF PN 2020 Wykonawca miał za zadanie zrealizować 1020 ankiet z każdego rodzaju badania (CATI, CAWI, PAPI) oraz zapewnić frekwencję każdorazowo 50 osób podczas konsultacji społecznych z mieszkańcami poszczególnych gmin i powiatów. Z uwagi na niską frekwencję mieszkańców podczas konsultacji społecznych, Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym, zdecydował o przeprowadzeniu dodatkowych wywiadów indywidualnych (PAPI) w celu uzyskania wymaganej próby. Ponadto pozyskane nadwyżki z każdego badania zostały rozłożone na powiaty, każdorazowo z gminy należącej do wybranego powiatu.

Podobna sytuacja miała miejsce wśród przedsiębiorców działających na terenie OF PN 2020. W tym wypadku Wykonawca miał za zadanie przeprowadzić łącznie 850 ankiet metodą CATI, PAPI oraz podczas spotkania z lokalnymi liderami opinii, przedsiębiorcami i organizacjami społecznymi. Również tutaj, z uwagi na niską frekwencję podczas spotkań, Wykonawca zdecydował o przeprowadzeniu dodatkowych badań CATI i PAPI w celu uzyskania wymaganej próby, a uzyskane nadwyżki z każdej gminy zostały rozłożone także na powiaty. Zależności te, zarówno wśród mieszkańców jak i przedsiębiorców, prezentują poniższe tabele. Szczegółowe wyniki wszystkich przeprowadzonych przez Wykonawcę badań, zawiera *Tom III- Opis zastosowanych metod pozyskiwania danych*.



Tabela 7 Ilość przeprowadzonych ankiet w poszczególnych badaniach

Rodzaj badania		Ilość przeprowadzonych ankiet
Mieszkańcy	CATI	1 020
	PAPI	1 696
	CAWI	1 065
Przedsiębiorcy	CATI	370
	PAPI	491
Suma		4 642

Biuro projektu:

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 8 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców

Gmina	Ilość ankiet CATI
Biała	80
Branice	70
Głubczyce	80
Głuchołazy	65
Grodków	60
Kietrz	90
Korfantów	70
Lubrza	80
Łambinowice	60
Nysa	100
Otmuchów	60
Paczków	65
Prudnik	80
Skoroszyce	60
Suma	1020

Źródło: Opracowanie własne



Tabela 9 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców

Biuro projektu:

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

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

Gmina	Ilość ankiet PAPI
Biała	122
Branice	88
Głubczyce	120
Głuchołazy	108
Grodków	75
Kietrz	88
Korfantów	110
Lubrza	118
Łambinowice	91
Nysa	87
Otmuchów	110
Paczków	105
Prudnik	122
Skoroszyce	109
powiat nyski (g. Kamiennik, Pakośćawice)	120
powiat głubczycki (g. Baborów)	63
powiat prudnicki (g. Głogówek)	60
Suma	1696

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CAWI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród mieszkańców

Gmina	Ilość ankiet CAWI
Baborów	2
Biała	60
Branice	80
Głubczyce	80
Głuchołazy	60
Grodków	95
Kietrz	78
Korfantów	68
Lubrza	90
Łambinowice	60

Strona 26 z 49



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Ilość ankiet CAWI
Nysa	121
Otmuchów	60
Paczków	60
Prudnik	91
Skoroszyce	60
Suma	1065

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą CATI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców

Gmina	Ilość ankiet CATI
Baborów	1
Biała	0
Branice	35
Głubczyce	52
Głuchołazy	28
Grodków	52
Kietrz	46
Korfantów	0
Lubrza	19
Łambinowice	27
Nysa	46
Otmuchów	0
Paczków	0
Prudnik	45
Skoroszyce	19
Suma	370

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Podsumowanie liczby ankiet zrealizowanych metodą PAPI w poszczególnych gminach OF PN 2020 wśród przedsiębiorców

Gmina	Ilość ankiet PAPI
Biała	63
Branice	25
Głubczyce	0
Głuchołazy	25
Grodków	0



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

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

Gmina	Ilość ankiet PAPI
Kietrz	49
Korfantów	53
Lubrza	33
Łambinowice	25
Nysa	48
Otmuchów	50
Paczków	46
Prudnik	38
Skoroszyce	36
Suma	491

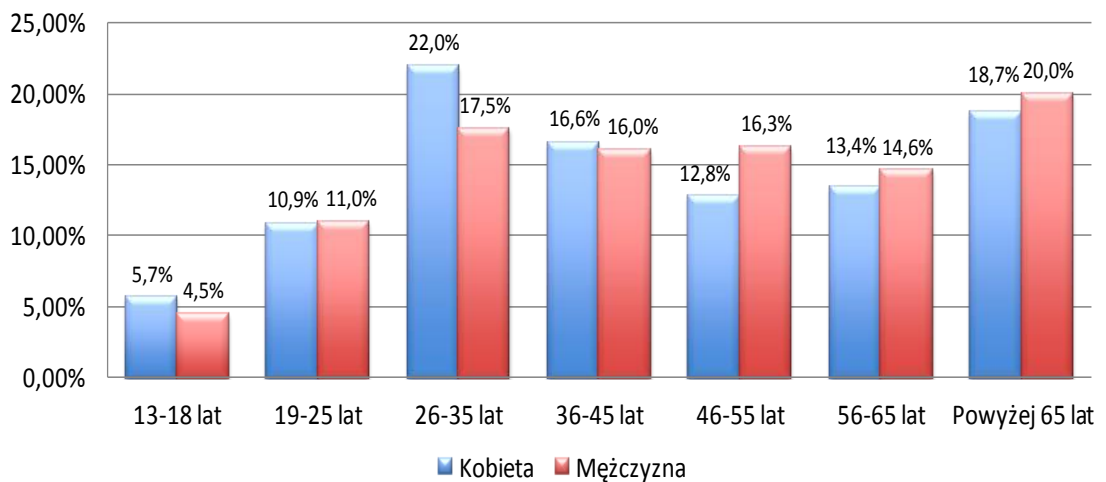
Źródło: Opracowanie własne

Z powstałych nadwyżek w poszczególnych badaniach, Wykonawca nadwyżki te przydzielił proporcjonalnie do powiatów wchodzących w skład Partnerstwa, każdorazowo z gmin należących do danego powiatu.

Badanie opinii na temat możliwych rozwiązań usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 przeprowadzone zostało w formie wywiadów (CATI, CAWI, PAPI oraz ankiet audytoryjnych) z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Poniższe zestawienia zawierają wyniki ze wszystkich przeprowadzonych badań, łącznie.

Rozkład próby badawczej prezentuje poniższa tabela. W badaniach brały udział osoby powyżej 13 roku życia.

Wykres 3 Rozkład próby badawczej wśród mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne

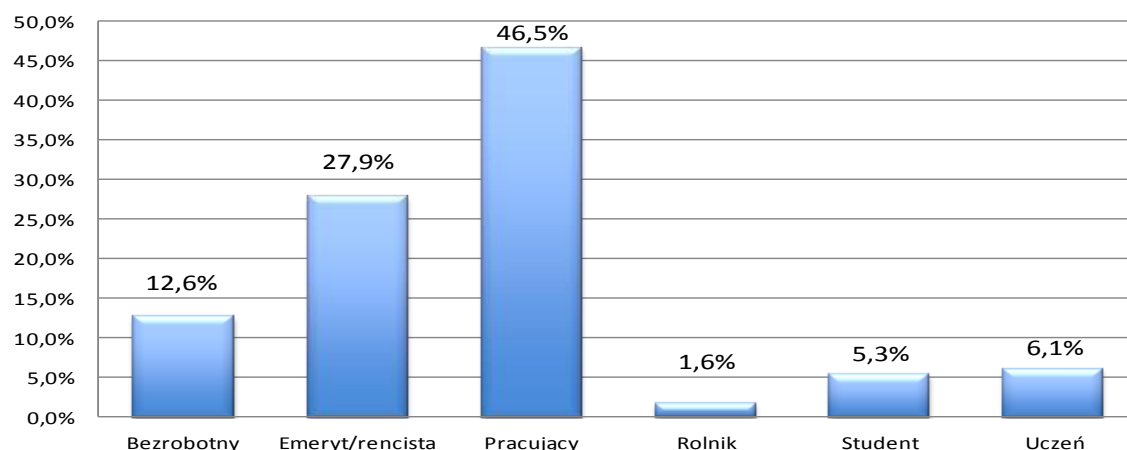


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Biorąc pod uwagę podział na płeć respondenta, w badaniu przeważały kobiety, których udział wyniósł 56,3% ogółu badanych. Największy udział w próbie badawczej przypadł na osoby w wieku od 26 do 35 lat (ponad 20% ogółu badanych). Drugą pod względem liczebności grupą były osoby powyżej 65 roku życia (19,3%). Pozostałe grupy wiekowe uzyskały wartości udziału poniżej 17%.

Wykres 4 Status zawodowy mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne

Prawie połowa respondentów (46,5%) to osoby pracujące. Około jedna czwarta (27,9%) to emeryci i renciści. 12,6% respondentów badania stanowiły osoby bezrobotne. Przynależność do pozostałych grup zadeklarowało 13% respondentów.

1.2 Podsumowanie wyników uzyskanych z badania

Na początku poproszono respondentów, aby określili jaki środek transportu najczęściej wybierają do podróżowania.

Tabela 13 Środki transportu wybierane przez mieszkańców

Podróż:	Udział (%)
samochodem	47,90%
pieszo	28,20%
rowerem	11,40%
autobusem	10,45%
motocyklem/ skuterem	1,13%
pociągiem	0,92%
Suma końcowa	100,0%

Źródło: Opracowanie własne



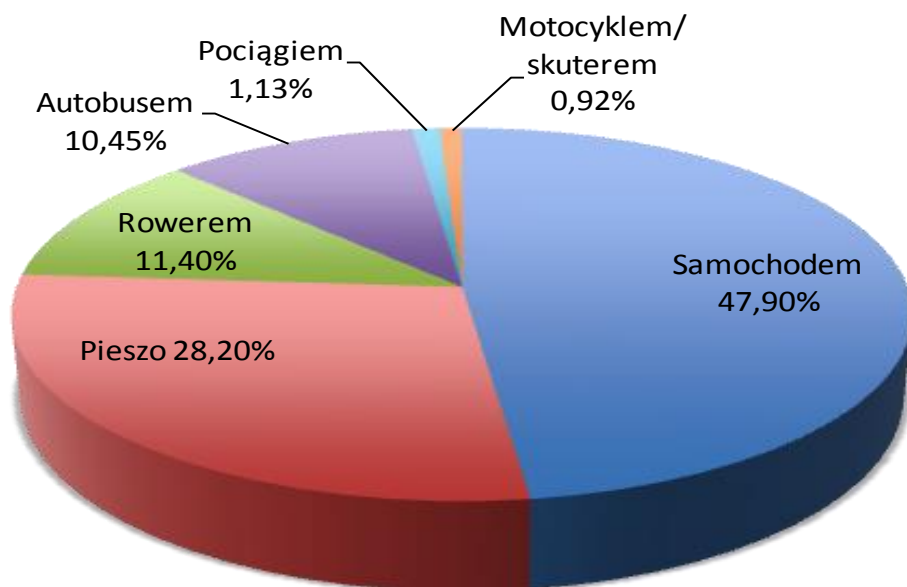
Na poniższym wykresie zaprezentowano strukturę środków transportu wybieranych przez wszystkich mieszkańców.

Biuro projektu:

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

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

Wykres 5 Środki transportu wybierane przez mieszkańców



Źródło: Opracowanie własne

Z powyższego podziału jasno wynika, że największa grupa respondentów (47,90%) do przemieszczania się wybiera samochód. Aż 28,20% respondentów przemieszcza się pieszo, a 11,40% porusza się rowerem. Autobus wybrało 10,45% respondentów. Odpowiedzi pozostałych osób mają marginalny udział w wynikach badania.

Sytuację dotyczącą preferencji wyboru środka transportu, w podziale na poszczególne gminy, przedstawia poniższa tabela i wykres.

Tabela 14 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu, sytuacja w podziale na gminy

Gmina	Samochodem	Pieszo	Rowerem	Autobusem	Motocyklem/skuterem	Pociągiem
Baborów	43,08%	41,54%	6,15%	9,23%	0,00%	0,00%
Biała	42,92%	31,25%	11,25%	13,75%	0,00%	0,83%
Branice	53,45%	20,26%	12,93%	13,36%	0,00%	0,00%
Głogówek	30,00%	33,33%	13,33%	10,00%	5,00%	8,33%



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Samochodem	Pieszo	Rowerem	Autobusem	Motocyklem/ skuterem	Pociągiem
Głubczyce	44,60%	42,45%	9,71%	2,88%	0,00%	0,36%
Głucholazy	44,07%	32,20%	8,90%	13,14%	0,85%	0,85%
Grodków	34,35%	39,57%	14,78%	9,57%	0,43%	1,30%
Kietrz	47,45%	37,25%	8,63%	6,27%	0,39%	0,00%
Korfantów	55,87%	21,05%	10,93%	10,12%	0,81%	1,21%
Lubrza	60,21%	22,89%	9,51%	6,34%	0,00%	1,06%
Łambinowice	49,77%	15,02%	18,31%	4,23%	12,21%	0,47%
Nysa	48,70%	23,77%	6,96%	19,42%	0,58%	0,58%
Otmuchów	48,46%	18,50%	16,74%	14,54%	0,00%	1,76%
Paczków	48,03%	32,31%	10,48%	7,86%	0,00%	1,31%
Prudnik	53,61%	26,12%	12,03%	7,22%	0,34%	0,69%
Skoroszyce	48,83%	30,05%	8,92%	10,80%	0,47%	0,94%
Suma końcowa	48,40%	28,42%	11,14%	10,07%	1,07%	0,90%

Źródło: Opracowanie własne

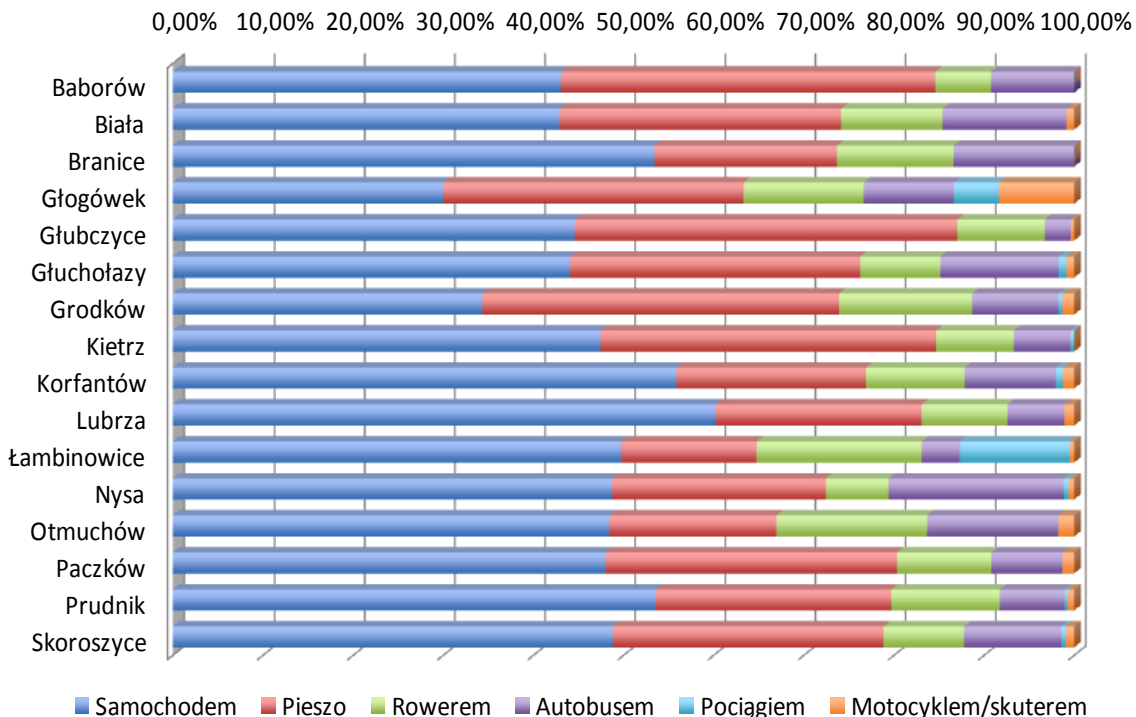


Wykres 6 Preferencje mieszkańców dotyczące środka transportu w podziale na gminy

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne

W kolejnym pytaniu zapytano mieszkańców o ilość wykonywanych w ciągu dnia podróży. Pojedyncza podróż odbywana była na kierunku dom – punkt docelowy – dom. Każda z przebadanych osób mogła odbyć kilka podróży (np. z domu do pracy, następnie z pracy na zakupy, itd.).

Tabela 15 Ilość podróży wykonywanych w ciągu dnia przez mieszkańców

Ilość podróży	Udział
1 podróż	51,2%
2 podróże	32,1%
3 podróże	16,7%
Suma	100,0%

Źródło: Opracowanie własne

Jak wynika z powyższej tabeli najczęściej osób (51,2%) odbywa tylko jedną podróż dziennie, dwie podróże odbywa 32,1% mieszkańców, natomiast najmniej osób (16,7%) podróżuje 3 razy w ciągu jednego dnia.

Wszystkie podróże respondentów zostały także podzielone ze względu na swój cel.



Tabela 16 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin

Gmina	Praca	Szkoła	Studia	Zakupy	Rozrywka	Zdrowie	Inne
Baborów	18,3%	1,1%	0,6%	31,7%	28,9%	15,6%	3,9%
Biała	21,7%	2,7%	1,6%	39,4%	9,2%	17,1%	8,2%
Branice	24,4%	5,7%	0,7%	37,3%	5,7%	19,0%	7,2%
Głubczyce	16,7%	1,6%	1,1%	37,3%	17,7%	21,1%	4,5%
Głuchołazy	17,0%	3,5%	2,4%	39,2%	15,9%	15,0%	6,9%
Grodków	28,8%	4,7%	0,6%	33,4%	3,4%	17,8%	11,3%
Kietrz	16,0%	4,8%	1,2%	41,8%	7,8%	21,9%	6,5%
Korfantów	22,0%	3,1%	1,8%	35,3%	11,3%	17,2%	9,4%
Lubrza	20,9%	3,1%	2,3%	39,6%	10,2%	14,3%	9,6%
Łambinowice	13,5%	3,1%	1,5%	36,3%	9,0%	23,8%	12,9%
Nysa	19,5%	3,7%	7,3%	32,6%	9,2%	12,1%	15,7%
Otmuchów	24,2%	2,4%	2,7%	32,0%	11,5%	14,7%	12,5%
Paczków	16,7%	1,8%	3,4%	38,5%	10,2%	19,0%	10,4%
Prudnik	29,9%	4,1%	2,0%	33,8%	11,3%	10,4%	8,6%
Skoroszyce	26,4%	4,8%	1,0%	37,8%	9,1%	10,6%	10,3%
Suma końcowa	20,7%	3,5%	2,3%	36,5%	10,8%	16,7%	9,5%

Źródło: Opracowanie własne

Wartości te zaprezentowano również na poniższym wykresie.

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

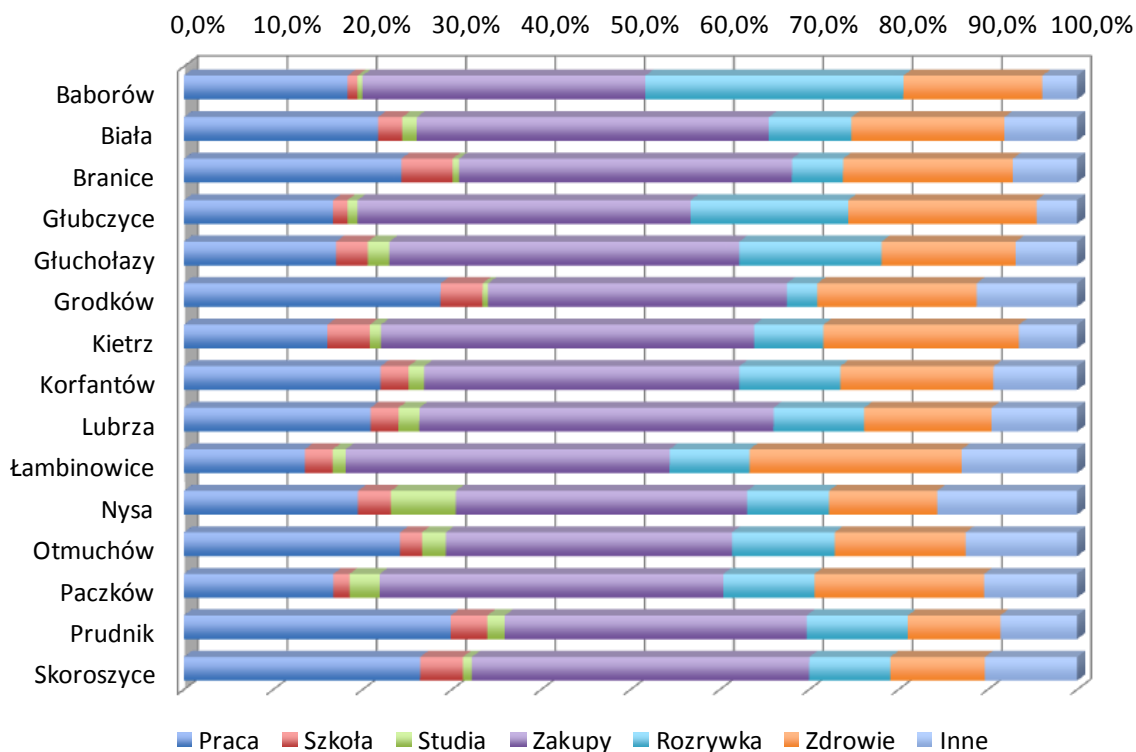


Wykres 7 Cel podróży mieszkańców poszczególnych gmin

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne

Jak można zauważyć na powyższym wykresie najczęstszym celem podróży respondentów były zakupy (36,5%), a najrzadszym studia (2,3%).

Następne pytanie dotyczyło wskazania przez mieszkańców zagadnień, które uważają za konieczne do modernizacji/ ulepszenia w swojej gminie/ powiecie.

Tabela 17 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji

Gmina	transport publiczny	drogi	ścieżki rowerowe	chodniki	parkingi
Biała	8,3%	27,8%	16,5%	27,2%	20,2%
Branice	13,9%	26,7%	23,3%	25,6%	10,5%
Głubczyce	5,3%	31,0%	24,4%	24,7%	14,5%
Głucholązy	16,9%	21,6%	20,4%	25,9%	15,3%
Grodków	18,0%	15,9%	30,9%	18,5%	16,6%
Kietrz	13,5%	28,0%	19,8%	28,0%	10,7%
Korfantów	16,5%	24,8%	20,9%	22,4%	15,4%
Lubrza	13,3%	30,7%	20,4%	24,1%	11,5%



Biuro projektu:

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

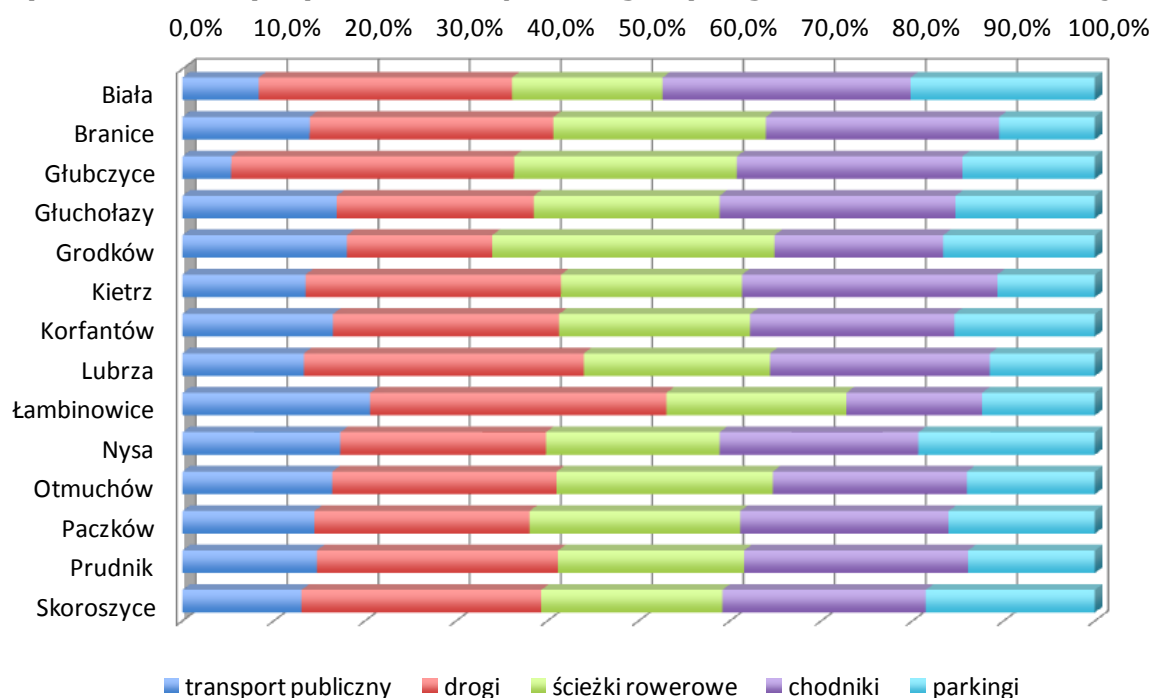
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	transport publiczny	drogi	ścieżki rowerowe	chodniki	parkingi
Łambinowice	20,5%	32,5%	19,7%	14,9%	12,4%
Nysa	17,3%	22,5%	19,0%	21,8%	19,3%
Otmuchów	16,4%	24,6%	23,7%	21,3%	14,0%
Paczków	14,5%	23,6%	23,1%	22,8%	16,0%
Prudnik	14,7%	26,5%	20,4%	24,6%	13,9%
Skoroszyce	13,0%	26,3%	19,8%	22,3%	18,5%
Suma końcowa	14,5%	25,8%	21,4%	23,3%	15,0%

Źródło: Opracowanie własne

Zależność tę prezentuje także poniższy wykres. Zaznaczono na nim obszary problemowe, które mieszkańcy danej gminy wytypowali do modernizacji.

Wykres 8 Obszary wyznaczone w poszczególnych gminach do modernizacji



Źródło: Opracowanie własne

W kolejnym pytaniu mieszkańcy zostali poproszeni o odniesienie się do tych samych kwestii w kontekście zamieszkiwanego powiatu. Zależności te prezentują poniższa tabela oraz wykres.



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

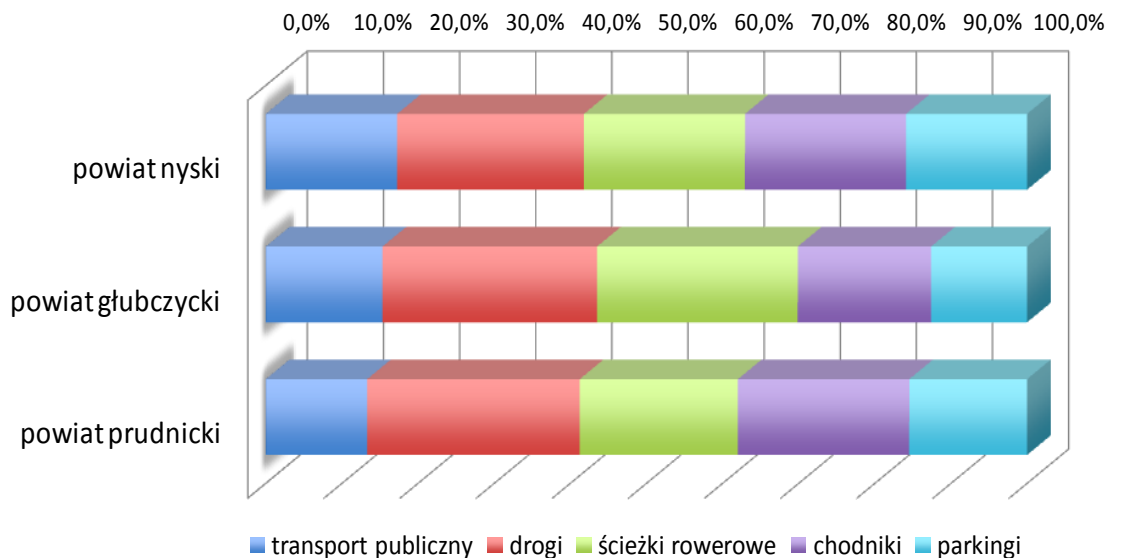
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 18 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji

	powiat nyski	powiat głubczycki	powiat prudnicki
transport publiczny	17,3%	15,3%	13,3%
drogi	24,5%	28,2%	27,9%
ścieżki rowerowe	21,2%	26,4%	20,8%
chodniki	21,2%	17,5%	22,5%
parkingi	15,8%	12,6%	15,5%
suma końcowa	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne

Wykres 9 Obszary wyznaczone w poszczególnych powiatach do modernizacji



Źródło: Opracowanie własne

W dalszej części ankiety mieszkańcy oraz przedsiębiorcy zostali poproszeni o wskazanie 3 najważniejszych problemów, dotyczących transportu publicznego w gminie, którą zamieszkują. Chodziło o wskazanie tych problemów, które powinny zostać rozwiązane w pierwszej kolejności. Wyniki zaprezentowano w tabeli poniżej.



Tabela 19 Obszary problemowe w transporcie publicznym w podziale na gminy

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

Źródło: Opracowanie własne

Wyniki te zaprezentowano również na poniższym wykresie.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

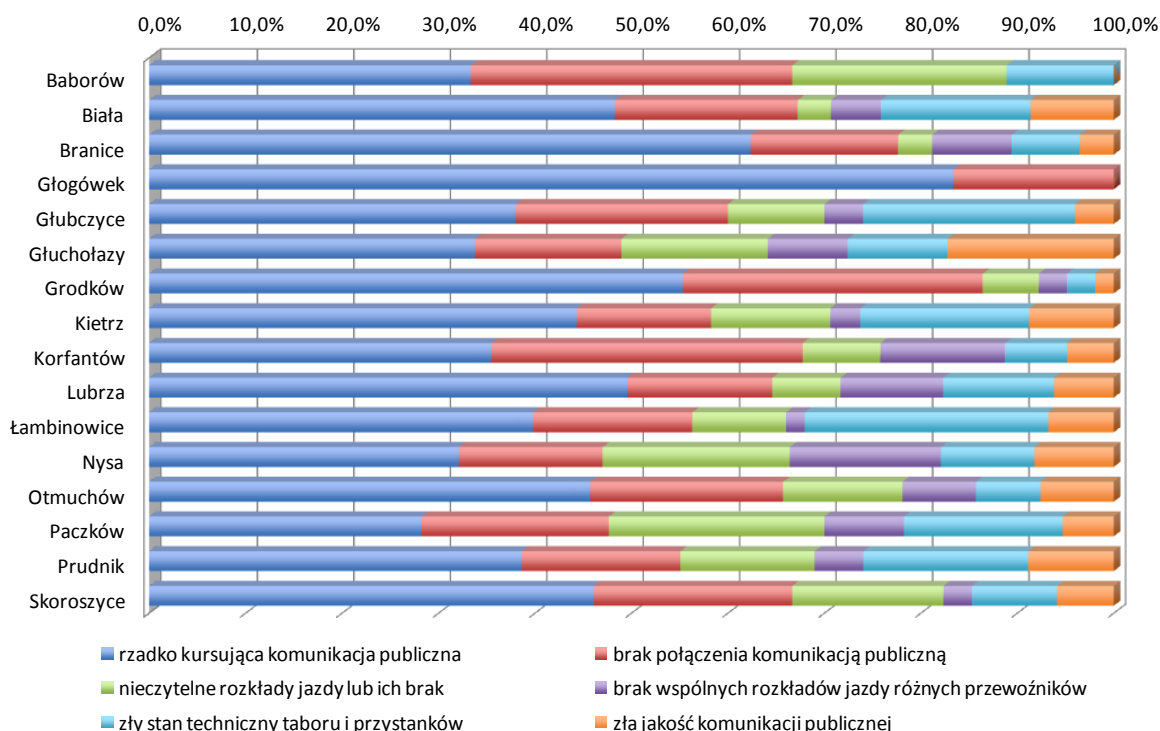
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Wykres 10 Obszary problemowe w transporcie publicznym, w podziale na gminy

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



Źródło: Opracowanie własne

Według powyższych danych największym problemem w obszarze funkcjonowania transportu publicznego, w opinii mieszkańców i przedsiębiorców, jest rzadko kursująca komunikacja publiczna (41,9% respondentów udzieliło takiej właśnie odpowiedzi). Natomiast najmniej istotnym z problemów jest brak wspólnych rozkładów jazdy różnych przewoźników (6,8%).

Kolejnym poruszonym zagadnieniem była prośba o wskazanie rozwiązań, których wdrożenie poprawiłoby stan sieci drogowej w poszczególnych gminach.



Tabela 20 Proponowane rozwiązania dotyczące dróg w poszczególnych gminach

Gmina	budowa nowych odcinków dróg	remont nawierzchni dróg	wydzielenie pasów do lewo-/prawoskrętów	montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	budowa rond	przebudowa skrzyżowań	budowa przejść dla pieszych	inne
Baborów	0,0%	95,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
Biała	7,1%	64,3%	7,4%	1,1%	4,5%	5,6%	5,9%	4,1%
Branice	5,3%	70,5%	4,5%	2,0%	7,4%	4,9%	2,5%	2,9%
Głogówek	0,0%	93,6%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%	0,0%	4,3%
Głubczyce	5,6%	65,6%	1,3%	2,0%	11,5%	5,9%	4,3%	3,9%
Głuchołazy	4,3%	67,1%	2,4%	3,8%	7,6%	3,8%	7,6%	3,3%
Grodków	2,0%	46,5%	6,5%	10,5%	17,5%	10,0%	2,0%	5,0%
Kietrz	8,1%	67,9%	4,9%	2,7%	4,9%	2,7%	3,9%	4,9%
Korfantów	8,4%	65,7%	5,6%	1,4%	7,7%	4,2%	2,8%	4,2%
Lubrza	12,2%	72,3%	3,7%	1,2%	1,2%	2,4%	4,0%	3,0%
Łambinowice	6,3%	76,7%	2,1%	1,1%	1,6%	0,0%	4,8%	7,4%
Nysa	10,0%	50,2%	6,6%	5,0%	14,9%	5,4%	3,3%	4,6%
Otmuchów	10,7%	60,4%	6,0%	0,0%	8,1%	5,4%	5,4%	4,0%
Paczków	11,0%	62,6%	3,7%	4,9%	6,5%	4,1%	5,3%	2,0%
Prudnik	7,0%	52,8%	7,5%	9,5%	6,4%	6,2%	2,6%	8,0%
Skoroszyce	9,7%	62,3%	5,3%	4,0%	3,6%	1,2%	5,3%	8,5%
Suma końcowa	7,6%	64,0%	4,7%	3,7%	6,9%	4,3%	4,1%	4,8%

Źródło: Opracowanie własne

Jak można zauważyć, mieszkańcy oraz przedsiębiorcy z poszczególnych gmin uważają, że priorytetem (64,0% respondentów udzieliło takiej odpowiedzi) w kwestii poprawy stanu dróg jest remont nawierzchni istniejących już odcinków. Według respondentów najmniejszą rolę (3,7%) odegra montaż sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Zależności te ukazuje także poniższy wykres.

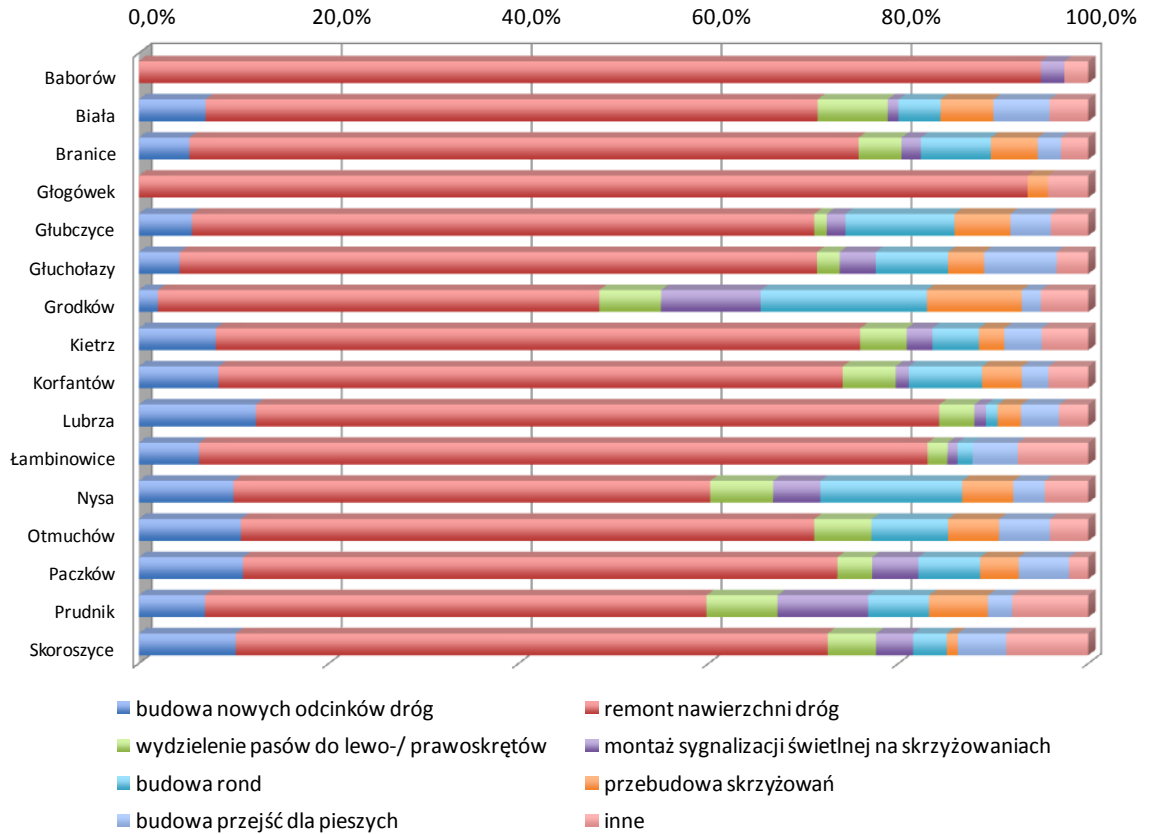


Wykres 11 Proponowane do wdrożenia rozwiązania dotyczące dróg, w podziale na gminy

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne

W kwestii ścieżek rowerowych respondenci zostali poproszeni o udzielenie odpowiedzi na trzy pytania. Pierwsze pytanie dotyczyło kwestii rozwoju sieci tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym (dojazd do pracy, do szkoły, na zakupy).



Tabela 21 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Baborów	75,0%	0,0%	25,0%
Biała	90,9%	8,2%	0,9%
Branice	81,6%	9,2%	9,2%
Głubczyce	91,7%	7,3%	1,0%
Głuchołazy	81,4%	17,8%	0,8%
Grodków	63,4%	14,4%	22,2%
Kietrz	88,4%	8,3%	3,3%
Korfantów	89,9%	9,4%	0,7%
Lubrza	92,1%	6,7%	1,2%
Łambinowice	73,0%	22,0%	5,0%
Nysa	76,1%	21,0%	2,9%
Otmuchów	94,9%	3,6%	1,5%
Paczków	89,4%	9,5%	1,0%
Prudnik	83,2%	15,2%	1,6%
Skoroszyce	85,2%	9,4%	5,5%
Suma końcowa	84,2%	11,7%	4,1%

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

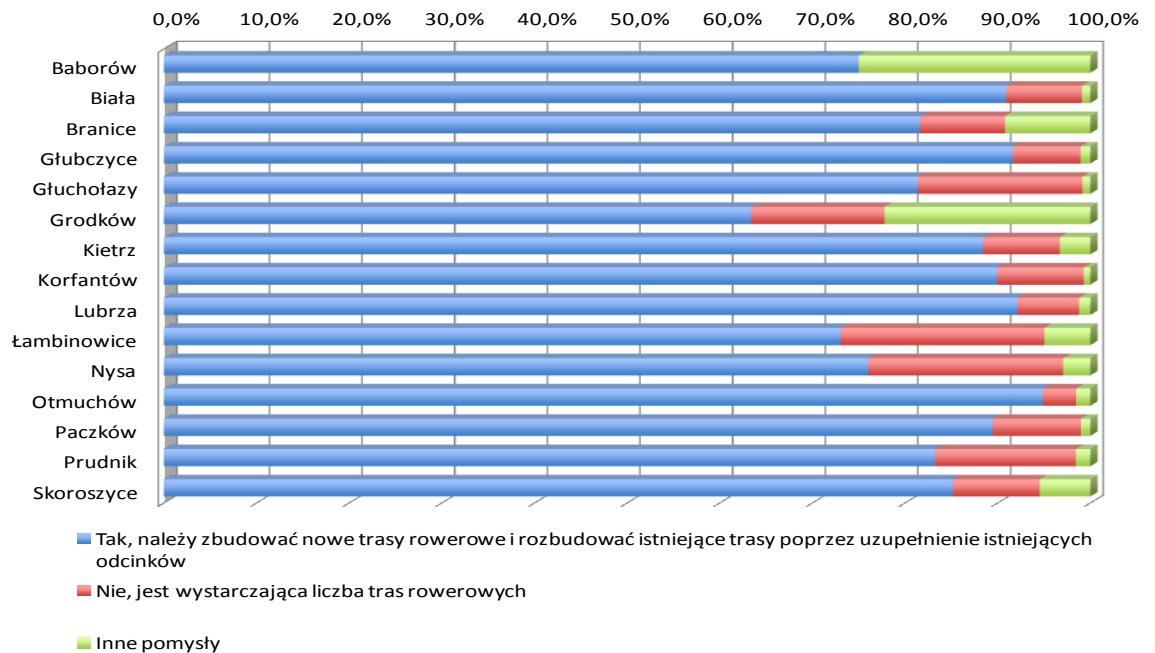
Źródło: Opracowanie własne

Jak prezentuje powyższa tabela, większość mieszkańców oraz przedsiębiorców (łącznie 84,2%) z poszczególnych gmin, uważa że należy rozwijać sieć tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym poprzez budowę nowych tras oraz uzupełnianie odcinków pomiędzy już istniejącymi ścieżkami. Tylko 11,7% respondentów uważa, że liczba tras rowerowych jest wystarczająca i nie ma konieczności ich dalszego rozwoju. Odpowiedzi te przedstawiono również na poniższym wykresie.



Wykres 12 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze komunikacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

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



Źródło: Opracowanie własne

Następne pytanie także dotyczyło konieczności rozwoju sieci tras rowerowych, jednak tym razem pytano o ścieżki o charakterze rekreacyjnym.

Tabela 22 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy

Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Baborów	100,0%	0,0%	0,0%
Biała	91,2%	4,4%	4,4%
Branice	79,3%	9,8%	10,9%
Głubczyce	94,8%	5,2%	0,0%
Głuchołazy	89,8%	9,4%	0,8%
Grodków	57,3%	18,5%	24,2%
Kietrz	89,4%	7,8%	2,8%
Korfantów	93,4%	3,3%	3,3%
Lubrza	80,6%	5,6%	13,8%

Strona 42 z 49





Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

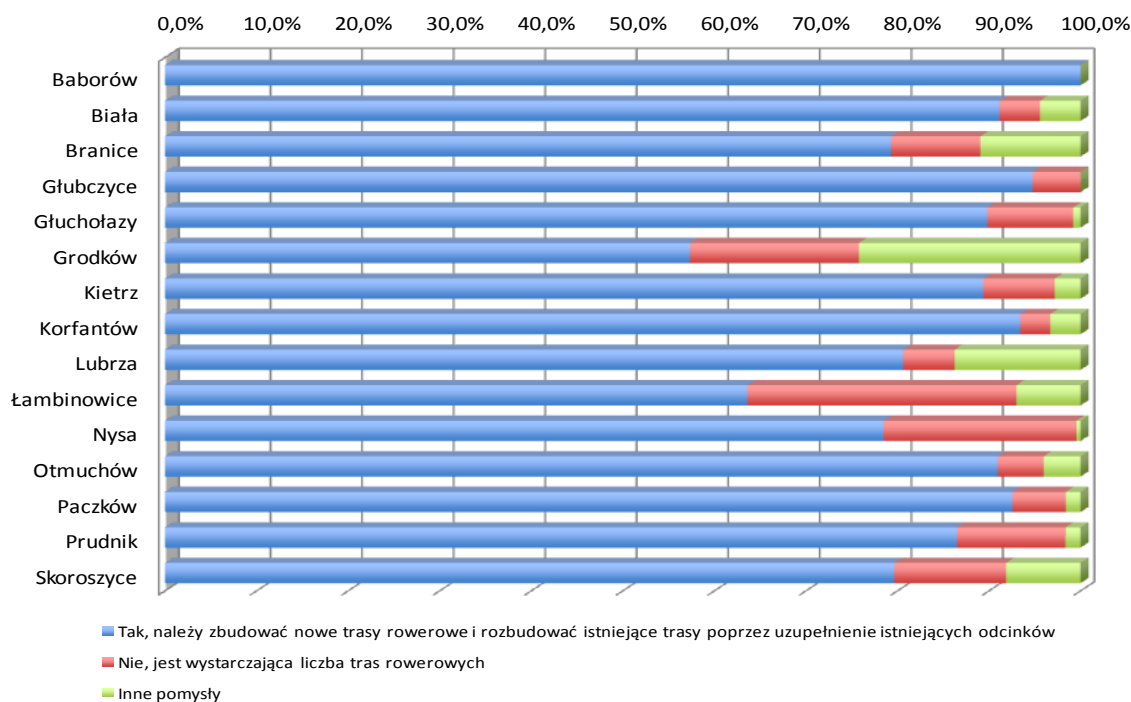
partnerstwo-nyskie2020.pl

Gmina	Tak, należy zbudować nowe trasy rowerowe i rozbudować istniejące trasy poprzez uzupełnienie istniejących odcinków	Nie, jest wystarczająca liczba tras rowerowych	Inne pomysły
Łambinowice	63,6%	29,4%	7,0%
Nysa	78,5%	21,1%	0,4%
Otmuchów	91,0%	5,0%	4,0%
Paczków	92,6%	5,9%	1,6%
Prudnik	86,5%	11,9%	1,6%
Skoroszyce	79,7%	12,2%	8,1%
Suma końcowa	83,8%	10,5%	5,7%

Źródło: Opracowanie własne

Również w tym wypadku większość respondentów (łącznie 83,8%) uważa, że należy rozwijać sieci tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym poprzez budowę nowych oraz uzupełnianie odcinków pomiędzy już istniejącymi trasami. Jedynie 10,5% osób stwierdziło, że ilość tras, istniejących w zamieszkiwanych przez nich gminach, jest wystarczająca. Dane te zaprezentowano także na poniższym wykresie.

Wykres 13 Konieczność rozwoju tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym, w podziale na poszczególne gminy



Źródło: Opracowanie własne



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

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

Następnie zapytano o działania, które według respondentów przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej. Spośród zaproponowanych rozwiązań, mieszkańcy i przedsiębiorcy najliczniej (40,5%) wskazywali odpowiedź *Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)*. Zestawienie danych dotyczących tego pytania przedstawiają poniższa tabela i wykres.

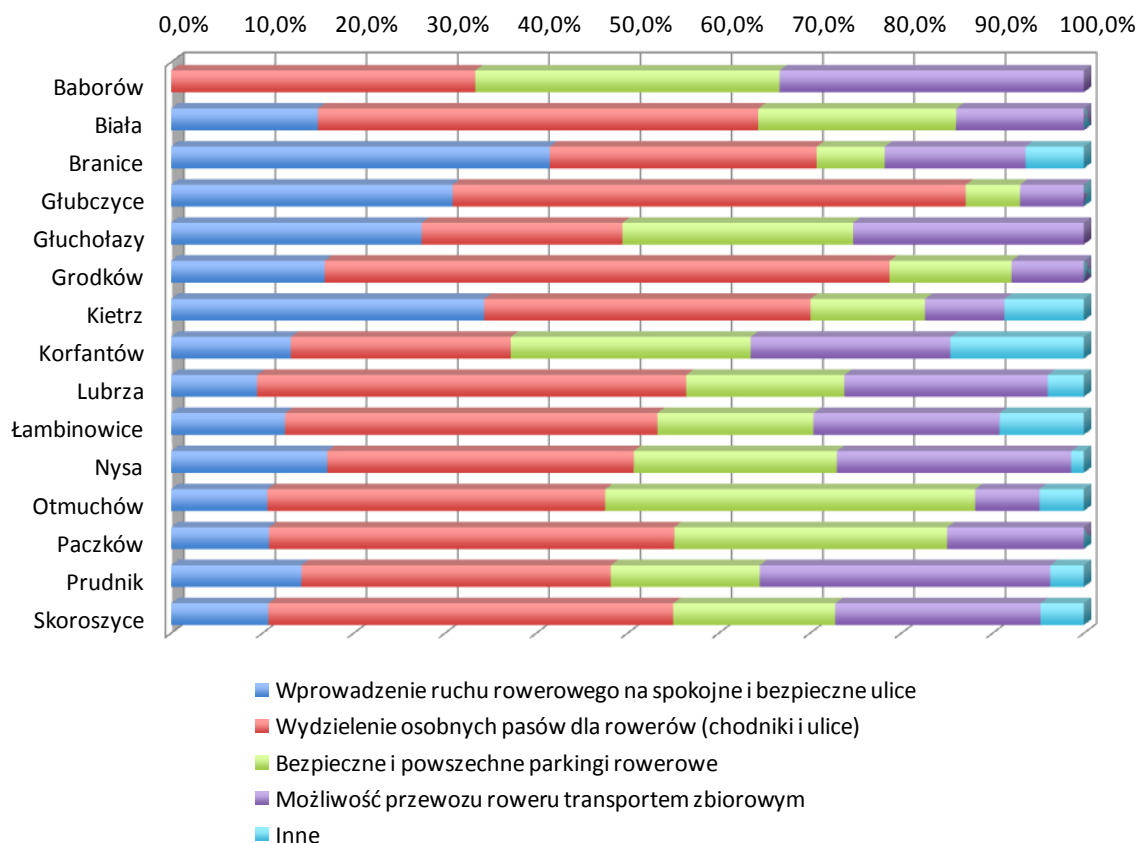
Tabela 23 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach

	Wprowadzenie ruchu rowerowego na spokojne i bezpieczne ulice	Wydzielenie osobnych pasów dla rowerów (chodniki i ulice)	Bezpieczne i powszechne parkingi rowerowe	Możliwość przewozu roweru transportem zbiorowym	Inne
Baborów	0,0%	33,3%	33,3%	33,3%	0,0%
Biała	16,1%	48,3%	21,7%	14,0%	0,0%
Branice	41,5%	29,3%	7,4%	15,4%	6,4%
Głubczyce	30,8%	56,2%	6,0%	7,0%	0,0%
Głuchołazy	27,5%	22,0%	25,3%	25,3%	0,0%
Grodków	16,8%	61,9%	13,4%	7,9%	0,0%
Kietrz	34,3%	35,7%	12,6%	8,7%	8,7%
Korfantów	13,1%	24,1%	26,3%	21,9%	14,6%
Lubrza	9,4%	47,0%	17,3%	22,3%	4,0%
Łambinowice	12,5%	40,8%	17,1%	20,4%	9,2%
Nysa	17,1%	33,6%	22,3%	25,7%	1,4%
Otmuchów	10,6%	37,0%	40,5%	7,0%	4,8%
Paczków	10,7%	44,4%	29,9%	15,0%	0,0%
Prudnik	14,3%	33,9%	16,3%	31,8%	3,7%
Skoroszyce	10,7%	44,4%	17,8%	22,5%	4,7%
Suma końcowa	18,7%	40,5%	19,5%	17,4%	3,9%

Źródło: Opracowanie własne



Wykres 14 Działania przyczyniające się do zwiększenia atrakcyjności infrastruktury rowerowej w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Opracowanie własne

Kolejne pytanie dotyczyło pieszych ciągów komunikacyjnych. Respondenci zostali poproszeni o wskazanie najważniejszych działań, które mogą wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa pieszych w poszczególnych gminach.



Tabela 24 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach

Biuro projektu:

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

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

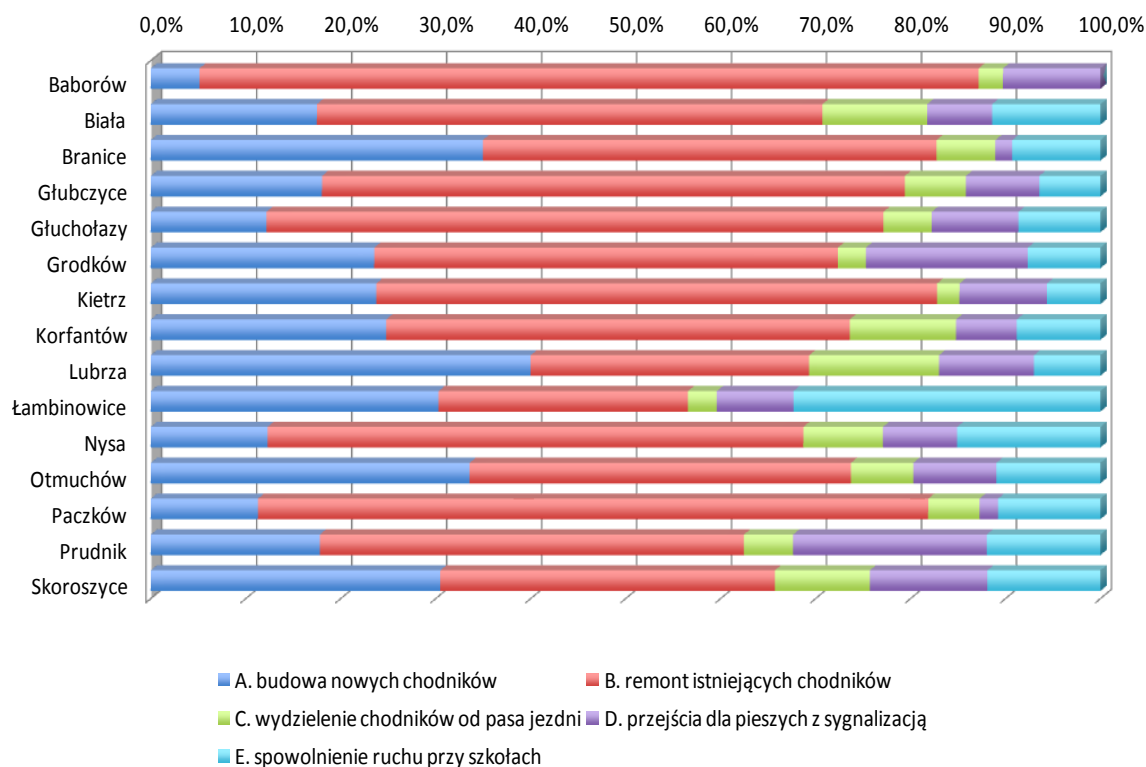
Gmina	budowa nowych chodników	remont istniejących chodników	wydzielenie chodników od pasa jezdni	przejścia dla pieszych z sygnalizacją	spowolnienie ruchu przy szkołach
Baborów	5,1%	82,1%	2,6%	10,3%	0,0%
Biała	17,5%	53,2%	11,0%	6,8%	11,4%
Branice	35,0%	47,8%	6,2%	1,8%	9,3%
Głubczyce	18,0%	61,4%	6,4%	7,7%	6,4%
Gluchołazy	12,2%	65,0%	5,1%	9,1%	8,6%
Grodków	23,5%	48,8%	2,9%	17,1%	7,6%
Kietrz	23,7%	59,1%	2,4%	9,2%	5,6%
Korfantów	24,8%	48,8%	11,2%	6,4%	8,8%
Lubrza	40,0%	29,3%	13,7%	10,0%	7,0%
Łambinowice	30,3%	26,3%	3,0%	8,1%	32,3%
Nysa	12,3%	56,4%	8,4%	7,8%	15,1%
Otmuchów	33,6%	40,1%	6,6%	8,8%	10,9%
Paczków	11,3%	70,6%	5,4%	2,0%	10,8%
Prudnik	17,8%	44,7%	5,2%	20,4%	12,0%
Skoroszyce	30,5%	35,2%	10,0%	12,4%	11,9%
Suma końcowa	23,2%	50,2%	7,0%	9,5%	10,1%

Źródło: Opracowanie własne

Jak można zauważyć, zdaniem mieszkańców i przedsiębiorców najistotniejszym działaniem, w kwestii poprawy bezpieczeństwa pieszych, jest remont istniejących chodników (50,2% respondentów udzieliło takiej odpowiedzi). Natomiast kwestia najmniej istotna (7,0% odpowiedzi) to wydzielenie chodników od pasa jezdni. Zależności te zostały ukazane na poniższym wykresie.



Wykres 15 Proponowane rozwiązania dotyczące pieszych ciągów komunikacyjnych w poszczególnych gminach



Biuro projektu:

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Ostatnie pytanie dotyczyło miejsc parkingowych. Respondenci zostali zapytani, czy w ich gminie istnieje wystarczająca ilość miejsc parkingowych, czy może należy stworzyć dodatkowe miejsca, w których mieszkańcy będą mogli pozostawić pojazd.

Tabela 25 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych

	Występuje konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych	Nie ma potrzeby tworzenia nowych miejsc parkingowych
Baborów	12,3%	87,7%
Biała	70,1%	29,9%
Branice	34,8%	65,2%
Głubczyce	55,8%	44,2%
Głuchołazy	38,8%	61,2%
Grodków	58,8%	41,2%
Kietrz	22,4%	77,6%



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

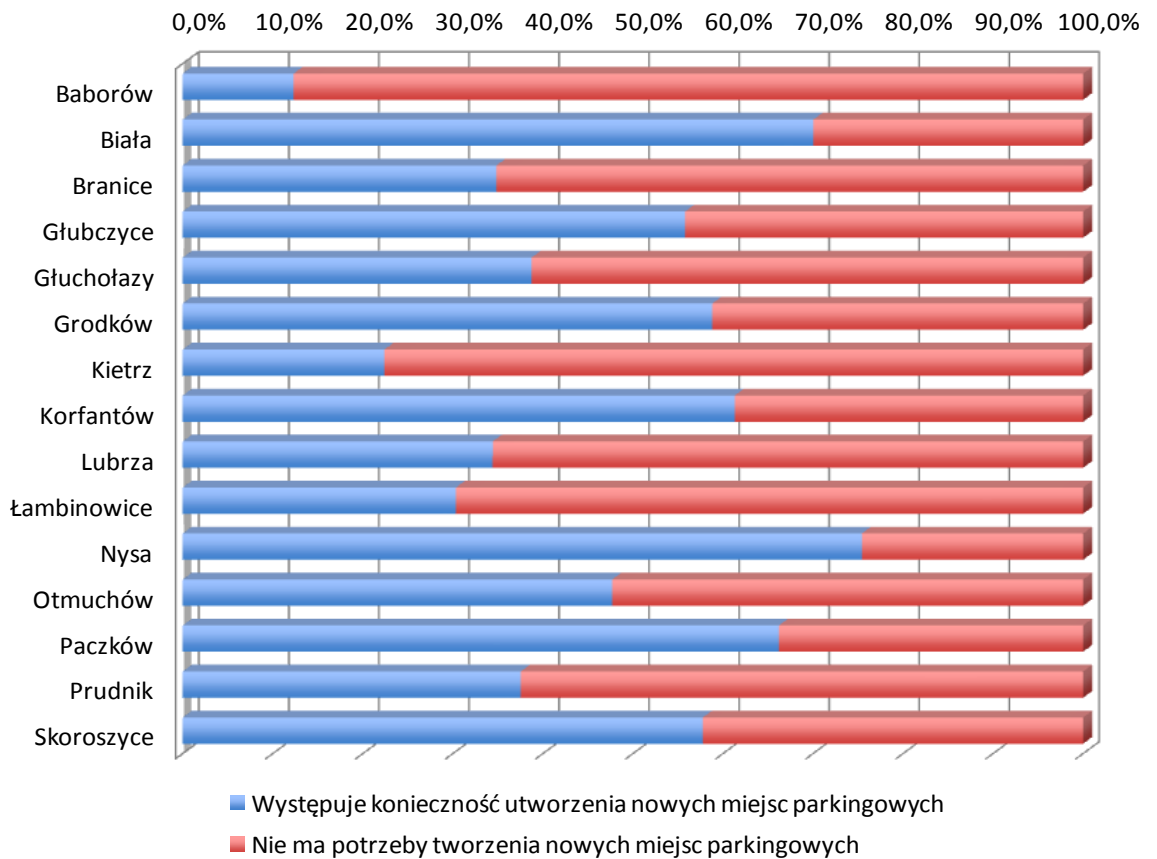
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Występuje konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych	Nie ma potrzeby tworzenia nowych miejsc parkingowych
Korfantów	61,3%	38,7%
Lubrza	34,4%	65,6%
Łambinowice	30,3%	69,7%
Nysa	75,4%	24,6%
Otmuchów	47,7%	52,3%
Paczków	66,2%	33,8%
Prudnik	37,5%	62,5%
Skoroszyce	57,8%	42,2%
Suma końcowa	47,8%	52,2%

Źródło: Opracowanie własne

Powyższe dane prezentuje także wykres zamieszczony poniżej.

Wykres 16 Konieczność stworzenia nowych miejsc parkingowych



Źródło: Opracowanie własne

Wnioski do badań dotyczących opinii mieszkańców i przedsiębiorców na temat możliwych rozwiązań usprawniających przestrzeń komunikacyjną Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020



Biuro projektu:

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

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

1. 47,9% respondentów w codziennych podróżach korzysta z samochodu.
2. Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy jako najważniejszy obszar wymagający modernizacji wskazali drogi (25,8% respondentów).
3. Największym problemem w transporcie publicznym jest rzadko kursująca komunikacja (41,9% respondentów).
4. Według mieszkańców i przedsiębiorców najlepszym rozwiązaniem (64,0% odpowiedzi), które pomoże poprawić jakość komunikacji drogowej, jest remont nawierzchni dróg.
5. Ponad 80% osób wskazuje na konieczność rozwoju sieci tras rowerowych, zarówno o charakterze komunikacyjnym jak i rekreacyjnym.
6. Najważniejszym działaniem mogącym przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności komunikacji rowerowej jest, według 40,5% respondentów, wydzielenie osobnych pasów dla rowerów.
7. Rozwiązaniem, które należy wdrożyć dla poprawy stanu pieszych ciągów komunikacyjnych, jest, zdaniem większości respondentów (50,2%), remont istniejących chodników.
8. 47,8% osób zgłosiło konieczność utworzenia nowych miejsc parkingowych.