



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

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

TOM I

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
INTEGRACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO
WIZJA, CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:

 **Collect Consulting s.A.**
40-555 Katowice, ul. Rolna 14
NIP 954-24-43-402, 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	4
Spis rysunków	7
Spis wykresów	9
Spis źródeł	11
Indeks skrótów	12
1 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	13
1.1 Cel i zakres opracowania.....	13
1.2 Ogólna charakterystyka stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim	14
1.3 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	20
1.3.1 Gmina Grodków	20
1.3.2 Powiat nyski	32
1.3.3 Powiat prudnicki	53
1.3.4 Powiat głubczycki	68
1.4 Rekomendacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020.	83
1.4.1 Grodków	87
1.4.2 Powiat nyski	88
1.4.3 Powiat prudnicki	95
1.4.4 Powiat głubczycki	100
1.5 Nyska Wizja Zero – cele do osiągnięcia dla minimalizacji wypadków	103
1.6 Podsumowanie	136
2 Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020	138
2.1 Diagnoza stanu obecnego	138
2.1.1 Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MZK Nysa.	138
2.1.2 Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik).....	153
2.1.3 Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne).....	157
2.1.4 Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników	159



Biuro projektu:

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

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

2.1.5	Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników	160
2.1.6	Podsumowanie, wnioski i rekomendacje	162
2.2	Koncepcja zintegrowanych przystanków przesiadkowych w głównych ośrodkach Obszaru Partnerstwa, zapewniających dogodnie przesiadki typu door-to-door pomiędzy komunikacją regionalną, podmiejską oraz miejską (kolejową oraz autobusową).....	164
2.2.1	Czym jest zintegrowany węzeł (przystanek) przesiadkowy	164
2.2.2	System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego).....	164
2.2.3	Główna grupa docelowa.....	164
2.2.4	Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego	165
2.2.5	System informacji pasażerskiej	166
2.2.6	Logistyka.....	166
2.3	Aktualnie istniejące koncepcje/wzorce/wizualizacje dworców pełniących funkcję przystanków przesiadkowych	167
2.4	Rekomendacje dla OF PN 2020.....	186
2.4.1	Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe	188
2.4.2	Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)	189
2.4.3	Modernizacje przystanków	190
2.5	Projekt zintegrowanego systemu taryfowego na obszarze PN2020 obejmujący wszystkie gałęzie transportu zbiorowego.	191
2.5.1	Potencjalne problemy prawne.....	191
2.5.2	Zainicjowanie współpracy przez przewoźników lokalnych	192
2.5.3	Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy.	193
2.5.4	Związek międzygminny w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	197
2.5.5	Zintegrowany system taryfowy.....	198
2.5.6	Proponowane strefy taryfowe w kontekście zintegrowanego systemu taryfowego	199
2.5.7	Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów.....	199
2.5.8	Dotacje i rekompensaty.....	200
2.5.9	Dalsza integracja transportu	201
2.5.10	Podsumowanie	202
3	Wizja, Cele i kierunki działań.....	204



Biuro projektu:

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

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

Spis tabel

Tabela 1 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014	20
Tabela 2 Liczba wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014	21
Tabela 3 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników	23
Tabela 4 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na nazwę drogi.....	24
Tabela 5 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie.....	25
Tabela 6 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie.....	25
Tabela 7 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze	29
Tabela 8 Wypadki z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 – podział według ulic	29
Tabela 9 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007-2014 według miejsca zdarzenia	30
Tabela 10 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014	32
Tabela 11 Liczba wypadków śmiertelnych i zabitych w powiecie nyskim w latach 2007-2014	33
Tabela 12 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiu na lata 2007-2014	35
Tabela 13 Charakterystyka wypadków śmiertelnych na DK46 w powiecie nyskim w latach 2007-2014	38
Tabela 14 Czarne punkty w powiecie nyskim	43
Tabela 15 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014	46
Tabela 16 Ulice, na których zgłoszono zdarzenia z rowerzystami w latach 2007-2014	46
Tabela 17 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014.....	49
Tabela 18 Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	53
Tabela 19 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	54
Tabela 20 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	54
Tabela 21 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w okresie 2007-2014	55



Biuro projektu:

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

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

Tabela 22 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	56
Tabela 23 Liczba wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	56
Tabela 24 Podział wypadków śmiertelnych na DK40 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	59
Tabela 25 Podział wypadków śmiertelnych na DW414 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	60
Tabela 26 Czarny punkt w powiecie prudnickim.....	63
Tabela 27 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014.....	64
Tabela 28 Ulice w powiecie prudnickim, na których doszło do zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007-2014	65
Tabela 29 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	66
Tabela 30 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	68
Tabela 31 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	72
Tabela 32 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	73
Tabela 33 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi	74
Tabela 34 Odcinki DW 416 w powiecie głubczyckim na których liczba zabitych była największa w latach 2007-2014	74
Tabela 35 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	75
Tabela 36 Interwencje KP PSP Głubczyce podczas wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w latach 2010-2014	79
Tabela 37 Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	80
Tabela 38 Ulice, na których dochodziło do zdarzeń z rowerzystami w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	80
Tabela 39 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca	82
Tabela 40 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)	139
Tabela 41 Statystyki cen biletów wszystkich przewoźników ogółem	141
Tabela 42 Statystyki cen biletów normalnych z wyszczególnieniem dla każdego przewoźnika	141
Tabela 43 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)	142



Biuro projektu:

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

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

Tabela 44 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów miesięcznych normalnych w zależności od przewoźnika (zł).....	145
Tabela 45 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi	148
Tabela 46 Podstawowe statystyki dla cen biletów ulgowych ogółem, w rozróżnieniu na wysokość ulgi.....	149
Tabela 47 Średnie ceny biletów ulgowych u każdego z przewoźników, ogółem oraz w przeliczeniu na 1 km przejazdu.....	150
Tabela 48 Podstawowe statystyki cen biletów miesięcznych z ulgą 37% oraz 49% ..	152
Tabela 49 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik	154
Tabela 50 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie	156
Tabela 51 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów obowiązujących na trasach spółki Przewozy Regionalne.....	157
Tabela 52 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość....	158

Spis rysunków



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 1 Mapa przedstawiająca zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie opolskim 2010-2012	15
Rysunek 2 Procentowy udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka	16
Rysunek 3 Zmiana prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka na drogach krajowych w latach 2005-2012	17
Rysunek 4 Miejsca występowania wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2014 r.	18
Rysunek 5 Mapa miejsc wystąpienia wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2015 r. (styczeń, luty)	19
Rysunek 6 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 1	85
Rysunek 7 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 2	86
Rysunek 8 Miejsca czarnych punktów w Grodkowie.....	87
Rysunek 9 Skrzyżowanie ul. Otmuchowska z DW385	88
Rysunek 10 Paczków, okolice Kamienicy.....	89
Rysunek 11 Otmuchów, Wójcice.....	90
Rysunek 12 Przykład przejścia połączonego z progiem zwalniającym	91
Rysunek 13 Głuchołazy, droga krajowa nr 40.....	92
Rysunek 14 Przykład zniszczonej nawierzchni drogi w Korfantowie, ul. 3-go Maja.....	93
Rysunek 15 Łambinowice, skrzyżowanie DK46 z drogą na Malerzowice Wielkie	94
Rysunek 16 Skoroszyce, DW 401. Potrzeba stworzenia pasa dla rowerów	95
Rysunek 17 Droga z Białej do Prudnika	96
Rysunek 18 Lubrza, Aleja Lipowa	97
Rysunek 19 DW 414 Lubrza	97
Rysunek 20 Prudnik – ul. Kościuszki	98
Rysunek 21 Przykład rozwiązania problemu istnienia licznych wjazdów na posesje w ciągu ścieżki rowerowej.....	99
Rysunek 22 Prudnik – ul. Gimnazjalna	100
Rysunek 23 Nawierzchnia na odcinku Bogdanowice Kolonia	101
Rysunek 24 Nawierzchnia na odcinku Branice-Bliszczycze	101
Rysunek 25 Nawierzchnia w Głubczycach na ul. Sienkiewicza.....	102
Rysunek 26 Głubczyce DW 414	102
Rysunek 27 Przykład dobrego rozwiązania dotyczącego ruchu pieszego i rowerowego	123
Rysunek 28 Bariery drogowe stosowane w celu powstrzymania pojazdów przed najechaniem na pieszych znajdujących się na chodniku.....	124
Rysunek 29 Przykład lokalizacji słupków blokujących wjazd pojazdów na chodnik ...	125
Rysunek 30 Schemat wyznaczonego przejścia typu „zebra”	127
Rysunek 31 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z zawężonym przekrojem jezdni	128



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

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

Rysunek 32 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu.....	129
Rysunek 33 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu "przesunięte"	129
Rysunek 34 Schemat wyniesionego przejścia dla pieszych	131
Rysunek 35 Schemat chodnika poprzecznego	133
Rysunek 36 Schemat zawężonego wlotu na skrzyżowanie	134
Rysunek 37 Centrum przesiadkowe w Pszczynie – wizualizacja	167
Rysunek 38 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Pszczynie	168
Rysunek 39 Dworzec PKS w Sosnowcu	169
Rysunek 40 Dworzec autobusowy w Sosnowcu	170
Rysunek 41 Zadaszona wiata i tablice informacyjne w Sosnowcu	170
Rysunek 42 Wypożyczalnia rowerów przy zintegrowanym dworcu autobusowym w Poznaniu.....	171
Rysunek 43 Wizualizacja zintegrowanego dworca autobusowego w Poznaniu	171
Rysunek 44 Zintegrowany dworzec autobusowy MPK w Poznaniu	172
Rysunek 45 Nowy dworzec autobusowy w Busko-Zdroju	173
Rysunek 46 Zadaszone stanowiska odjazdowe wraz z małą infrastrukturą w Busko- Zdroju	174
Rysunek 47 Widok na stanowiska odjazdowe oraz budynek dworca PKS w Wieluniu	175
Rysunek 48 Dworzec PKS w Wieluniu	175
Rysunek 49 Wizualizacje dworca PKS w Wieluniu	176
Rysunek 50 Zintegrowane Centrum Komunikacyjne w Olsztynie	177
Rysunek 51 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Olsztynie	178
Rysunek 52 Widok od strony peronów na dworzec PKP Olsztyn Główny	179
Rysunek 53 Wizja zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej w Siedlcach	180
Rysunek 54 Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Cieszynie – projekt nadesłany na konkurs przez internautę	181
Rysunek 55 Wielopoziomowy parking na terenie centrum przesiadkowego w Tychach – widok wnętrza	182
Rysunek 56 Wielopoziomowy parking – widok od zewnątrz	182
Rysunek 57 Centrum przesiadkowe w Tychach – wizualizacja	182
Rysunek 58 Zadaszone stanowiska wraz z tablicami informacyjnymi	184
Rysunek 59 Parking rowerowy na terenie centrum przesiadkowego w Tychach	184
Rysunek 60 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach	185
Rysunek 61 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach	185
Rysunek 62 Węzeł przesiadkowy w Katowicach przy ul. Sądowej – wizualizacja	186
Rysunek 63 Powstanie związku międzygminnego.	197
Rysunek 64 Struktura organizacyjna związku	198

Spis wykresów

Wykres 1 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników.....	23
Wykres 2 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie ze względu na trzeźwość uczestników.....	24
Wykres 3 Statystyka wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	33
Wykres 4 Udział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 w podziale na gminy	34
Wykres 5 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia/drogi.....	36
Wykres 6 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia	37
Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych ze względu na kategorię drogi	37
Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	51
Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014.....	52
Wykres 10 Zmiana liczby wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	57
Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia	58
Wykres 12 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia	58
Wykres 13 Wypadki śmiertelne w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi	59
Wykres 14 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014	67
Wykres 15 Liczba wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	69
Wykres 16 Liczba kolizji w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	69
Wykres 17 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	70
Wykres 18 Liczba rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014.....	71
Wykres 19 Liczba wypadków, kolizji, zabitych i rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014	73
Wykres 20 Rondo imienia Władysława Sikorskiego w Nysie.....	91
Wykres 21 Ceny biletów normalnych ogółem, w zależności od długości odcinka (mierzonej w km) oraz przewoźnika.....	139
Wykres 22 Średnia cena biletów normalnych ogółem u każdego z przewoźników (w zł)	142
Wykres 23 Średnia cena biletów normalnych w przeliczeniu na 1 km (w zł)	144
Wykres 24 Ceny biletów miesięcznych normalnych w zależności od długości odcinka oraz rodzaju przewoźnika	145
Wykres 25 Średnie ceny biletów miesięcznych na liniach poszczególnych przewoźników (w zł).....	146



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

Wykres 26 Ceny biletów ulgowych 37% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł)	147
Wykres 27 Ceny biletów ulgowych 49% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł)	147
Wykres 28 Średnie ceny biletów ulgowych (w zł)	149
Wykres 29 Średnie ceny biletów ulgowych(w zł) w przeliczeniu na 1 km	150
Wykres 30 Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37%, w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika	151
Wykres 31 Średnia cena biletów miesięcznych z ulgą 49% w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika	152
Wykres 32 Ceny biletów jednorazowych strefowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Oddział w Prudniku	153
Wykres 33 Ceny biletów jednorazowych czasowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie	154
Wykres 34 Ceny biletów okresowych normalnych obowiązujących na liniach MZK Nysa	155
Wykres 35 Ceny biletów okresowych ulgowych obowiązujących w na liniach MZK w Nysie	156
Wykres 36 Średnie ceny biletów obowiązujących w spółce Przewozy Regionalne w zależności od odcinka trasy oraz rodzaju biletu	158
Wykres 37 Ceny biletów u pozostałych przewoźników w zależności od długości odcinka	160
Wykres 38 Ceny biletów wszystkich przewoźników w zależności od długości odcinka	161
Wykres 39 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km	162

Spis źródeł



Biuro projektu:

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

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

1. Komenda Wojewódzka Policji w Opolu;
2. Komenda Powiatowa Policji w Brzegu, Głubczycach, Prudniku;
3. Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach, Nysie, Prudniku;
4. Generalny Pomiaru Ruchu 2010;
5. Opolski Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2015;
6. *Raport o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2012* w woj. opolskim,
7. Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski,
8. System Ewidencji Kolidzji i Wypadków,
9. Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach w województwie opolskim,
10. Opolska Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Opolu,
11. *Podręcznik dla Organizatorów Ruchu Pieszego*, KR BRD, Warszawa 2014 r.
12. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r. (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 z póź. zm.),
13. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 z dnia 23 października 2007r. (Dz. Urz. UE. L Nr 315, str. 1),
14. Wyrok ETS z 24 lipca 2003r. w sprawie Altmark Trans GmbH, Regirungsrasidium Magdeburg and Nahverehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Zb. Orz. 2003, s I-7747,
15. Ustawa – Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984r. (Dz. U. z 2012r. poz. 1173 z póź. zm.),
16. Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2011r. (Dz. U. z 2013r. poz. 1414 z póź. zm.),
17. Ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z dnia 20 czerwca 1992r. (tj. Dz. U. z 2012r. poz. 1138 z póź. zm.),
18. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990r. (Dz. U. z 2013r. poz. 594 z póź. zm.),
19. Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 11 marca 1990r. (Dz. U. z 2013r. poz. 595 z póź. zm.),



20. Ustawa o gospodarce komunalnej z dnia 20 grudnia 1996r. (Dz. U. z 2011r. Nr 45 poz. 236 z póź. zm.).

Biuro projektu:

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

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

Indeks skrótów

ZIT - Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

ITS - Inteligentne Systemy Transportowe

OZE - Odnawialne Źródła Energii

KSRR - Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego

TEN-T - Transeuropejska sieć transportowa

1 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020



Biuro projektu:

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

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

1.1 Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie gmin i powiatów wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego 2020. Na badany obszar składają się:

- gmina Grodków,
- powiat nyski (gminy: Paczków, Otmuchów, Nysa, Głuchołazy, Korfantów, Łambinowice, Skoroszyce),
- powiat prudnicki (gminy: Biała, Lubrza, Prudnik),
- powiat głubczycki (gminy: Głubczyce, Kietrz, Branice).

Analizą objęto zagadnienia:

- ogólnej charakterystyki i tendencji w zakresie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w woj. opolskim;
- analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020;
- identyfikacji szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych z uwzględnieniem ciągów kolizyjnych samochód-pieszy i samochód-rower
- rekomendacji działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach OF PN 2020;
- nyskiej „Wizji Zero”.

Dane wejściowe

Opracowanie ogólnej charakterystyki stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim oraz identyfikację szczególnie niebezpiecznych odcinków wykonano na podstawie:

- danych o miejscach wypadków drogowych, udostępnionych przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu;
- danych o miejscach wypadków drogowych, udostępnionych przez Komendy Powiatowe Policji;
- danych o miejscach interwencji przy wypadkach drogowych, udostępnionych przez Komendy Powiatowe Państwowej Straży Pożarnej;
- dane informacyjnych policji (objazdy dróg) uzyskanych podczas konsultacji z policją przeprowadzonych w ramach konsultacji społecznych;



Biuro projektu:

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

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

- danych o natężeniu ruchu, uzyskanych z własnych badań oraz z wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2010;
- danych o statystykach wypadków zawartych w Opolskim Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2015;
- danych zawartych w *Raporcie o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2012* w woj. opolskim,
- danych zawartych w Wojewódzkim Programie Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski,
- danych o statystykach wypadków z rowerzystami w Systemie Ewidencji Kolidzji i Wypadków (SEWiK)¹;
- danych udostępnionych w ramach Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach (EuroRAP)² w województwie opolskim,
- danych udostępnionych przez Opolską Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Opolu,
- danych udostępnionych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w *Podręczniku dla Organizatorów Ruchu Pieszego*, Warszawa 2014 r.

1.2 Ogólna charakterystyka stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim

Drogi krajowe zarządzane przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w województwie opolskim mają ok. 0,8 tys. km. Według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach w badanym okresie (lata 2010-2012) na drogach województwa opolskiego miało miejsce 313 poważnych wypadków, w których zginęły 133 osoby, a 272 odniosły ciężkie obrażenia ciała. Większość dróg w województwie opolskim zaliczana jest do dróg o dużym ryzyku indywidualnym³. Jedynie autostrada A4 uznawana jest za drogę, na której ryzyko wystąpienia wypadku jest małe. Za drogi o najwyższym ryzyku indywidualnym uważane są: droga krajowa numer 42 i część drogi krajowej numer 46 (por. rys. 1).

¹ <http://www.sewik.pl>

² <http://www.eurorap.pl>

³ **Ryzyko indywidualne** dotyczy każdego pojedynczego użytkownika dróg i mierzone jest częstością wypadków z ofiarami śmiertelnymi i ciężko rannymi, na każdym odcinku drogi w stosunku do liczby pojazdów, które przejeżdżają przez ten odcinek w ciągu trzech lat objętych analizą.

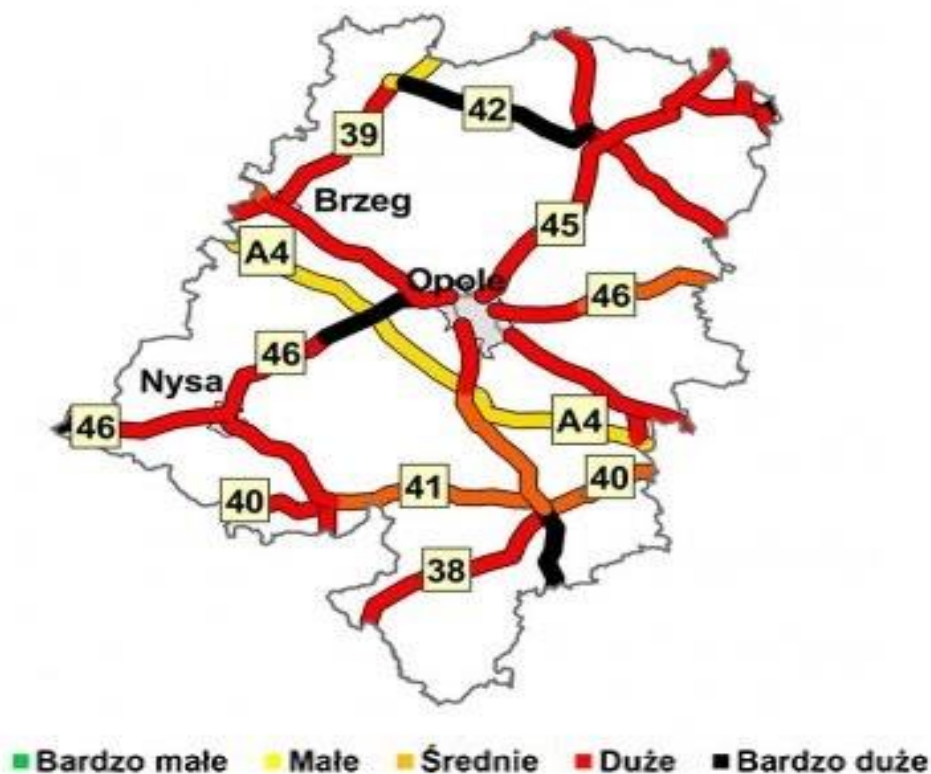
Rysunek 1 Mapa przedstawiająca zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie opolskim 2010-2012



Biuro projektu:

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

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



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.



Biuro projektu:

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

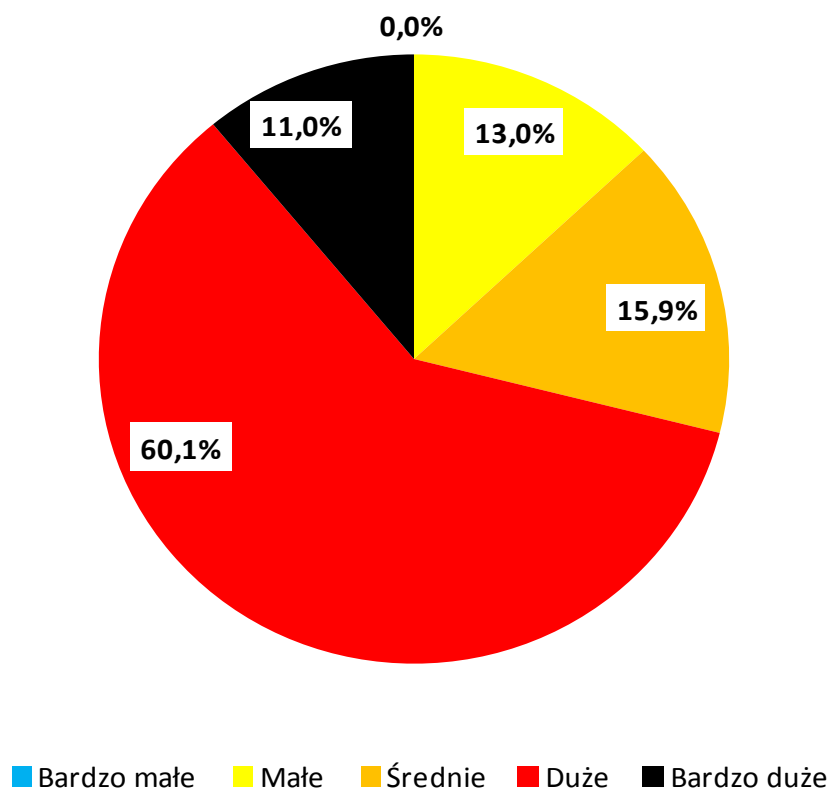
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Z mapy przedstawiającej zagadnienie ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie opolskim w latach 2010-2012 wynika, że:

1. 11% długości dróg krajowych to „czarne” odcinki o najwyższym poziomie ryzyka,
2. 71% długości dróg krajowych to łącznie „czarne” i „czerwone” odcinki o nieakceptowalnym poziomie ryzyka,
3. 13% długości dróg krajowych spełnia kryteria stanowiące o bardzo małym i małym ryzyku, przyjęte przez EuroRAP jako poziom ryzyka akceptowanego dla podstawowej sieci dróg (por. rys. 2).

Co więcej, obliczono, że 20% wszystkich poważnych wypadków miało miejsce na „czarnych” odcinkach.

Rysunek 2 Procentowy udział dróg w poszczególnych klasach ryzyka



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Rysunek, który znajduje się poniżej obrazuje zmianę długości odcinków przyporządkowanych do różnych klas ryzyka w stosunku do okresu 2005-2007. W latach 2010-2012 wystąpiły następujące zmiany:

- o 51 punktów procentowych zmniejszyła się długość „czarnych” odcinków,



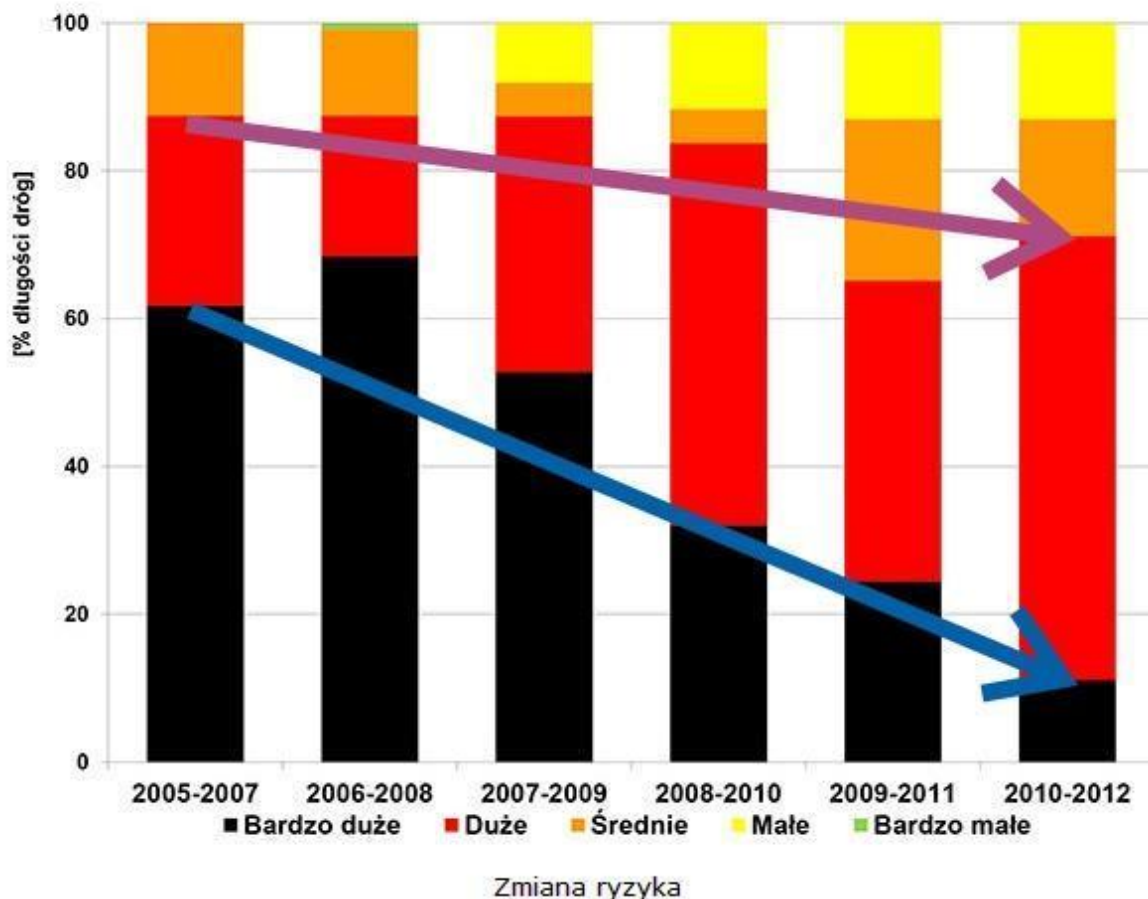
- o 16 punktów procentowych zmniejszyła się łączna długość „czarnych” i „czerwonych” odcinków,
- o 13 punktów procentowych zwiększyła się łączna długość „żółtych” i „zielonych” odcinków”.

Rysunek 3 Zmiana prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka na drogach krajowych w latach 2005-2012

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Europejski Program Oceny Ryzyka na Drogach.

Istotnymi danymi są informacje na temat miejsc wypadków śmiertelnych. Poniższe mapy obrazują rozlokowanie tych miejsc z lat 2014-2015. Widać, że miejsca wypadków zarejestrowane przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu pokrywają się z mapą ryzyka indywidualnego opracowanego przez EuroRAP.



Rysunek 4 Miejsca występowania wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2014 r.

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Opolu.

Rysunek 5 Mapa miejsc wystąpienia wypadków śmiertelnych w województwie opolskim w 2015 r. (styczeń, luty)



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Komenda Wojewódzka Policji w Opolu.



1.3 Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

Biuro projektu:

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

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

1.3.1 Gmina Grodków

W gminie Grodków w latach 2007-2014 doszło do 99 wypadków drogowych w których zginęło 14 osób a 141 zostały ranne. W tym samym okresie doszło do 734 kolizji drogowych. Szczegółowe dane w rozbiciu na poszczególne lata zaprezentowano w poniższej tabeli.

Tabela 1 Liczba wypadków, zabitych, rannych i kolizji w Grodkowie w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	12	0	24	116
2008	13	2	17	86
2009	16	2	21	74
2010	14	3	14	103
2011	15	4	24	79
2012	8	0	14	74
2013	8	0	12	101
2014	13	3	15	101
Suma	99	14	141	734

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W Grodkowie w latach 2007-2014 doszło do 12 wypadków śmiertelnych, w których zginęło 14 osób. W roku 2011 doszło do 3 wypadków śmiertelnych w których zginęły aż 4 osoby, a 2 zostały ranne. Bardzo pozytywny jest fakt, że w latach 2012-2013 nikt nie zginął w wypadku drogowym w Grodkowie. Niestety w 2014 roku w Grodkowie doszło do 3 wypadków śmiertelnych, w których śmierć poniosły 3 osoby, a 2 zostały ranne.



Biuro projektu:

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

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

Tabela 2 Liczba wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
2007	0	0	0
2008	2	2	1
2009	2	2	1
2010	2	3	0
2011	3	4	2
2012	0	0	0
2013	0	0	0
2014	3	3	2
Razem	12	14	6

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu i Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Szczegółowy opis wybranych wypadków zarejestrowanych przez Komendę Powiatową Policji w Brzegu zaprezentowano poniżej:

W dniu 07.11.2008 r., godz. 16:30, droga wojewódzka 401, m. Kolnica. Kierujący samochodem osobowym podczas wykonywania manewru skręcania doprowadził do zderzenia z drugim samochodem osobowym. W wyniku zderzenia jeden z pasażerów pojazdu sprawcy poniósł śmierć na miejscu, a drugi został ciężko ranny. Kierowcy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.

- W dniu 24.06.2008 r., godz. 8:50, droga wojewódzka 378, kierujący pojazdem ciężarowym zderzył się czołowo z rowerzystą. W wyniku zdarzenia rowerzysta poniósł śmierć na miejscu. Kierowcy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 23.07.2009 r., godz. 13:00, m. Żelazna. Kierujący pojazdem osobowym w wyniku niedostosowania prędkości uderzył w drzewo. W wyniku zderzenia kierujący poniósł śmierć na miejscu. Kierowca nie znajdował się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 24.09.2009 r., godz. 15:00, droga wojewódzka 401 (15 km) kierujący samochodem osobowym zjechał na przeciwny pas ruchu i doprowadził do zderzenia czołowego z pojazdem ciężarowym. W wyniku zderzenia sprawca zdarzenia poniósł śmierć na miejscu, a pasażer został ciężko ranny. Kierowcy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 09.08.2010 r., godz. 5:55, droga powiatowa 15070 (przed m. Żelazna) kierujący motocyklem w wyniku niedostosowania prędkości doprowadził do



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

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

- wywrócenia się pojazdu. Kierowca poniósł śmierć na miejscu. Kierowca nie znajdował się pod wpływem alkoholu.
- W dniu 28.03.2010 r., godz. 5:55, droga wojewódzka 401 (19 km) kierujący samochodem osobowym zjechał na przeciwny pas ruchu gdzie doprowadził do zderzenia czołowego z samochodem osobowym. Sprawca zdarzenia zmarł w ciągu 30 dni od zdarzenia. Sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości alkoholowej.
 - W dniu 27.10.2011 r., godz. 6:50, skrzyżowanie dróg wojewódzkich 401-385, kierujący samochodem osobowym nie udzielił pierwszeństwa przejazdu dla innego samochodu osobowego. W wyniku zderzenia sprawca i pasażer pojazdu sprawcy ponieśli śmierć na miejscu, a dwie osoby z pojazdu sprawcy zostały ciężko ranne. Kierujący nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
 - W dniu 18.05.2011 r., godz. 14:30, droga wojewódzka 401 (15 km) kierujący samochodem ciężarowym potrącił pieszego, który wtargnął na jezdnię. Pieszy zmarł w ciągu 30 dni od dnia zdarzenia. Uczestnicy nie znajdowali się pod wpływem alkoholu.
 - W dniu 09.02.2011 r., godz. 14:00, Grodków ul. Warszawska. Kierujący rowerem wjechał w bok samochodu ciężarowego (przemieszczali się w tym samym kierunku). W wyniku zdarzenia rowerzysta zmarł na miejscu. Kierujący rowerem był w stanie nietrzeźwości alkoholowej.
 - W dniu 23.11.2014 r., godz. 19:20, droga wojewódzka 401, (22,2 km) kierujący samochodem osobowym nie udzielił pierwszeństwa przejazdu podczas skręcania na skrzyżowaniu, doprowadzając do zderzenia z samochodem osobowym. Sprawca zdarzenia poniósł śmierć na miejscu i dwoje pasażerów z pojazdu sprawcy doznało ciężkich obrażeń ciała.
 - W dniu 25.06.2014 r., godz. 22:25, droga wojewódzka 401 (23 km), pieszy wtargnął na jezdnię wprost pod samochód ciężarowy. W wyniku zdarzenia pieszy poniósł śmierć na miejscu. Pieszy znajdował się w stanie nietrzeźwości alkoholowej.
 - W dniu 20.02.2014 r., godz. 11:30, Grodków ul. Kasztanowa, piesza przechodząca w miejscu niedozwolonym weszła wprost pod samochód ciężarowy. Piesza zmarła w ciągu 30 dni od chwili zdarzenia drogowego. Uczestnicy nie znajdowali się w stanie nietrzeźwości alkoholowej.

W Grodkowie w wypadkach śmiertelnych najczęściej brały udział dwa pojazdy. Tego typu wypadki wydarzyły się 5 razy. Trzy wypadki dotyczyły zderzenia pojazdu z pieszym, a dwa – zderzenia pojazdu z rowerem.



Biuro projektu:

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

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

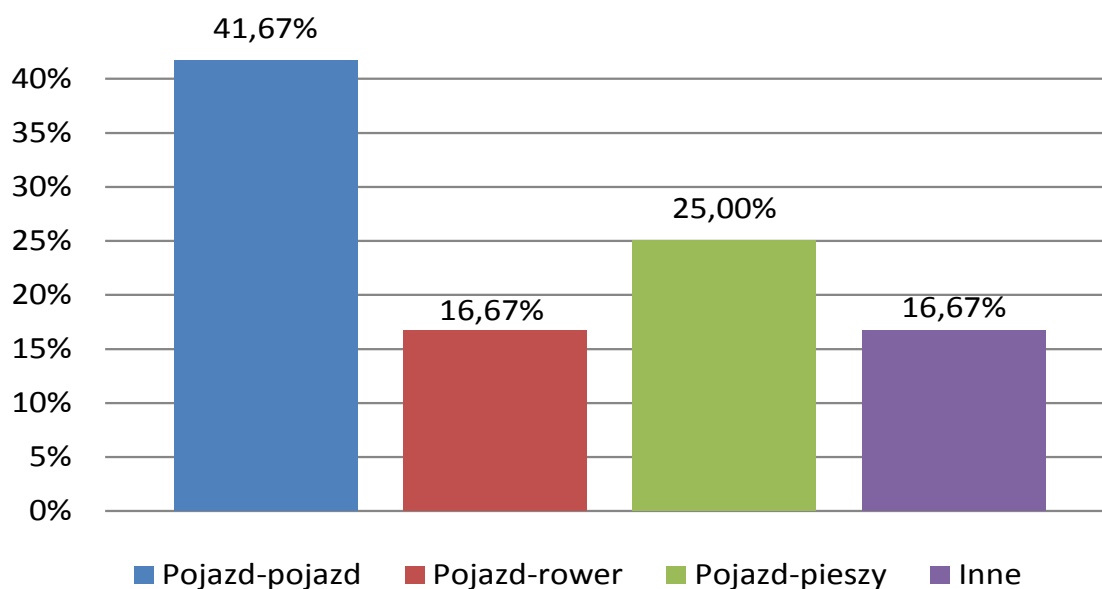
Tabela 3 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników

Pojazd-Pojazd	Pojazd-Rower	Pojazd-Pieszy	Inne
5	2	3	2
Suma		12	

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

Wypadki, w których uczestnikami były dwa pojazdy, stanowią niecałe 42% wszystkich wypadków śmiertelnych zaistniałych w Grodkowie w latach 2008-2014. Wypadki z udziałem pojazdów i pieszych stanowiły 25% wszystkich zarejestrowanych zdarzeń. Wypadki z udziałem pojazdów i rowerzystów dotyczyły niecałych 17% zdarzeń.

Wykres 1 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj uczestników



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

W większości zaistniałych wypadków (72,73%) wyniki badań trzeźwości uczestników zdarzenia nie wskazały na prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu.

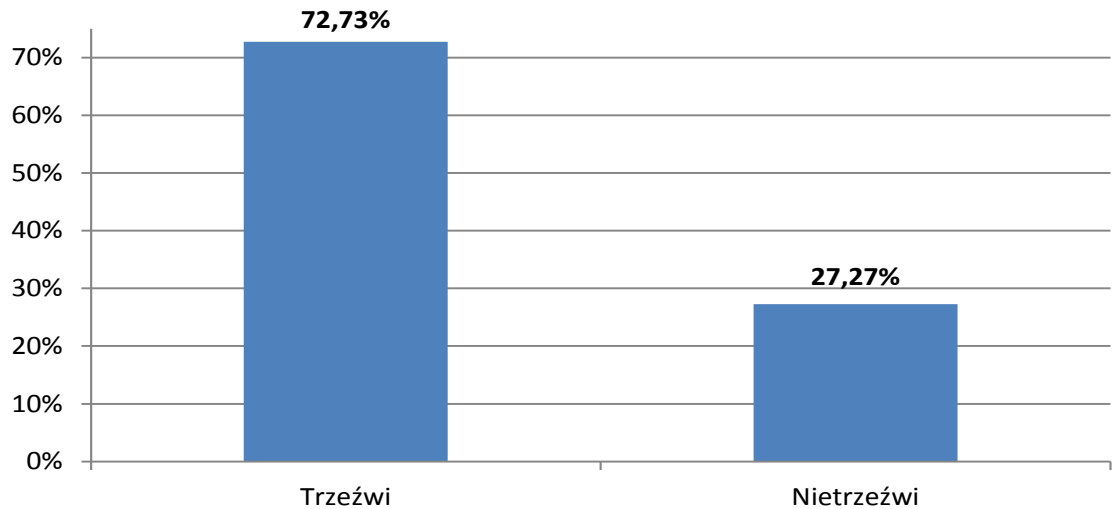


Wykres 2 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie ze względu na trzeźwość uczestników

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.

Zdecydowana większość wypadków ze skutkiem śmiertelnym, do których doszło w Grodkowie w latach 2007-2014, wydarzyła się na drodze wojewódzkiej nr 401. Jest to obwodnica, na której często pojazdy poruszają się z nadmierną prędkością. Innymi drogami, na których doszło do wypadków są drogi które krzyżują się z obwodnicą.

Tabela 4 Podział wypadków śmiertelnych w Grodkowie w latach 2007-2014 ze względu na nazwę drogi

Nazwa drogi	Liczba wypadków
DW 401	6
DW 401/ DW 385	1
DW 378	1
Warszawska	1
Kasztanowa	1
1 507 O	1
bd	1
Razem	12

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Brzegu.



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

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

Zgodnie z danymi uzyskanymi podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku oraz badaniami przeprowadzonymi przez firmę Collect Consulting S.A. widać, że największe natężenie ruchu w obrębie gminy Grodków występuje na drodze wojewódzkiej nr 401 (obwodnica) oraz drodze wojewódzkiej nr 385. Duże natężenie ruchu w połączeniu z nadmierną prędkością skutkuje dużą wypadkowością tych dróg.

Tabela 5 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie

Numer drogi	Nazwa	Liczba pojazdów ogółem
385	Grodków – DW 401	5129
385	DW 401 – Grodków	5393
401	Młodoszowice – Grodków (Warszawska)	5296
401	Grodków – DW 385	5994
401	DW 385 – Grodków	5481
401	Grodków – Pakosławice (Sienkiewicza)	5167

Źródło: Dane Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r.

Tabela 6 Natężenie ruchu na głównych drogach w Grodkowie

Miejsce	Liczba pojazdów
Grodków, skrzyżowanie DW 401 i ul. Warszawskiej	8 898
Grodków, skrzyżowanie ul. Henryka Sienkiewicza i DW 385	11 106

Źródło: Dane z badania natężenia ruchu przeprowadzonego przez firmę Collect Consulting S.A.

Dane o wypadkach pochodzące z raportu Komendy Wojewódzkiej w Opolu za rok 2014 pokazują, w których konkretnie miejscach doszło do wypadków śmiertelnych. Są to odcinki, na których występuje duże natężenie ruchu.



Mapa 1 Miejsca śmiertelnych wypadków w Grodkowie w 2014 r.

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Miejsca wskazane przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu to odcinki obwodnicy, na których występuje duże natężenie ruchu. Pokrywają się one z miejscami wypadków zarejestrowanymi przez Komendę Powiatową Policji w Brzegu. Szczegółowy opis wypadków ze skutkiem śmiertelnym w 2014 roku w Grodkowie:

1. Rejon skrzyżowania DW401 z DW378 – obwodnica:
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód ciężarowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.



Biuro projektu:

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

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

2. Skrzyżowanie DW401 z ul. Wrocławską
 - zderzenie pojazdów boczne,
 - uczestnicy: dwa samochody osobowe,
 - zabitych: 1, rannych 2,
 - przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

3. Grodków – ul. Kasztanowa
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód ciężarowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym.

Według danych pochodzących z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu najniebezpieczniejszym miejscem w Grodkowie jest odcinek DW 401 – Obwodnica, który ma zaledwie 6,5 km długości. Do wypadków dochodzi najczęściej na zjazdach w kierunku Lubczy, Wójtowic i Wojsławia. Miejsca te są wskazane w *Raporcie o stanie BRD 2008-2012* jako tzw. „czarne punkty”.

Tylko w ciągu trzech lat na obejściu Grodkowa doszło do 8 wypadków oraz 19 kolizji. W tym roku (2015) odnotowano już dwie kolizje. Do tej pory kilkadziesiąt osób zostało rannych, a cztery poniosły śmierć na miejscu⁴. Proponowanym rozwiązaniem, mającym na celu zniwelowanie tego problemu, jest utworzenie rond zamiast skrzyżowań oraz lepsze oświetlenie zjazdów i skrzyżowań nocą.

Alternatywnym rozwiązaniem może być oznakowanie tych miejsc jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości na obwodnicy Grodkowa.

⁴ <http://terazgrodkow24.pl/niebezpieczna-obwodnica-grodkowa/>

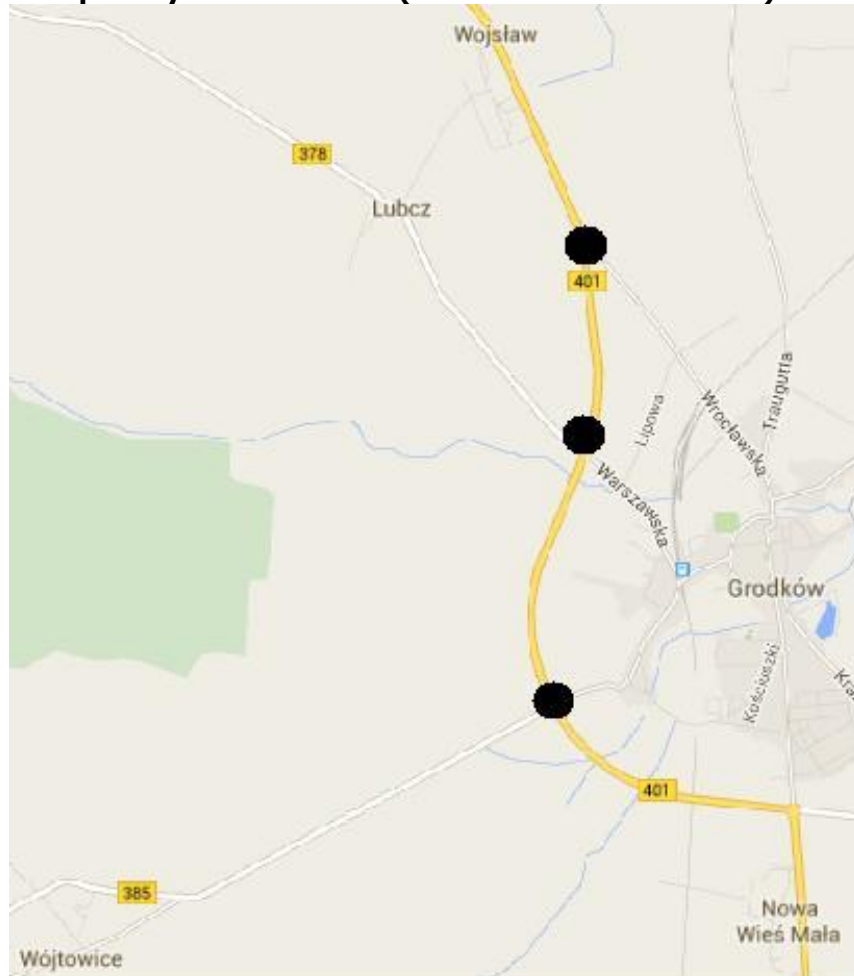


Mapa 2 Czarne punkty w Grodkowie (stan na lata 2008-2012)

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Dane Raportu o stanie BRD na lata 2008-2012.

Wypadki z rowerzystami – dane pochodzą z *Systemu Ewidencji Kolidacji i Wypadków* z zrzutu policyjnego. Statystyka wypadków z rowerzystami jest trudna do oszacowania ponieważ wiele tego typu zdarzeń nie jest zgłaszanych.

Najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów zostało zarejestrowanych w 2013 oraz w 2008 roku. Natomiast do najmniejszej liczby wypadków z udziałem rowerzystów doszło w roku 2010 (1 wypadek). W latach 2007 i 2012 nie zgłoszono ani jednego wypadku, w którym poszkodowanym był rowerzysta.



Tabela 7 Liczba wypadków w Grodkowie w latach 2007-2014, w których uczestnik poruszał się na rowerze

Liczba zdarzeń z rowerzystami w Grodkowie									
Grodków	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
	0	4	2	1	2	0	5	3	17

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Biuro projektu:

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

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

Najczęściej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodziło na ulicy Krakowskiej, Sienkiewicza i Wrocławskiej.

Tabela 8 Wypadki z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 – podział według ulic

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	Razem
GRODKÓW	Kasztanowa - Sienkiewicza	1	17
	Kasztanowa	1	
	Krakowska - Szpitalna	1	
	Rynek - Mickiewicza	1	
	Krakowska	2	
	Ligonia	1	
	Rynek	1	
	Sienkiewicza - Morcinka	1	
	Sienkiewicza	2	
	Sienkiewicza - Zawadzkiego	1	
	Warszawska - Słowackiego	1	
	Warszawska	1	
	Wrocławska	2	
	Brak nazwy ulicy	1	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

**Biuro projektu:**

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

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

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów w Grodkowie w latach 2007-2014 miała miejsce na jezdni. Tylko 3 zdarzenia wydarzyły się na chodniku dla pieszych.

Tabela 9 Podział wypadków z rowerzystami w Grodkowie w latach 2007-2014 według miejsca zdarzenia

Miejsce zdarzenia	Ilość
Jezdnia	14
Chodnik, droga dla pieszych	3

Zródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców: **19 940** mieszkańców

Powierzchnia: **286 km²**

Długość dróg: **275,12 km**

Gęstość sieci drogowej: **96,2 km/100km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **brak**
- Drogi Wojewódzkie: **44,94 km**
- Drogi Powiatowe: **114,82km**
- Drogi Gminne: **115,36 km** (poza granicami miasta 90,4 km, w mieście 24,96 km)

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **0%**

DW- **16,33%**

DP - **41,73%**

DG - **41,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych:

Kolizji - **734**

Wypadki - **99**

Zabitych - **14**

Rannych - **141**

C. Struktura zabitych:



Biuro projektu:

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

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

Piesznych - **3**

Rowerzystów - **2**

Kierowców samochodów osobowych - **8**

Kierowców motocykli - **1**

D. Średni wskaźnik zagrożenia w latach 2007-2014

1. Wskaźnik demograficzny 6,125 wypadków na 10 tys. mieszkańców

2. Wskaźnik demograficzny 0,879 zabitych na 10 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków - 14 zabitych na 99 wypadki=14,14 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków - 4,375 wypadków na 100 km

E. Przyczyny wypadków:

1. Wymuszenie pierwszeństwa przejazdu 25%

2. Zderzenie czołowe 25%

3. Nadmierna i nieprzystosowana do warunków panujących na drogach prędkość 17%

4. Błędy pieszych, rowerzystów 33%

F. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.

2. Propagowanie używania elementów odbłaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.

3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).

4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

5. Doraźnie oznakowanie skrzyżowań w ciągu obwodnicy Grodkowa w kierunku Wojśława, Lubczy i Wójtowic jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości w tych miejscach.



1.3.2 Powiat nyski

Biuro projektu:

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

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

Na przestrzeni lat 2007-2014 stan bezpieczeństwa na drogach w powiecie nyskim nieznacznie się polepszył. Liczba wypadków z roku na rok maleje, co jest wynikiem remontów przeprowadzonych na drogach w poprzednich latach. Śmiertelność wypadków również się zmniejszyła, ale nadal pozostaje na zbyt wysokim poziomie (około 13 osób rocznie). Zadawalający spadek odnotowano jeśli chodzi o liczbę rannych która na przestrzeni lat zmniejszyła się o 42%. Liczba kolizji spadła tylko w nieznacznym stopniu i nadal pozostaje na nieakceptowanym poziomie.

Tabela 10 Liczba kolizji oraz wypadków drogowych w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
2007	109	14	136	1136
2008	114	20	137	1147
2009	110	15	141	1253
2010	86	12	95	1446
2011	109	8	134	1181
2012	93	14	125	1079
2013	91	11	110	1150
2014	75	14	78	1085
Suma	787	108	956	9477

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

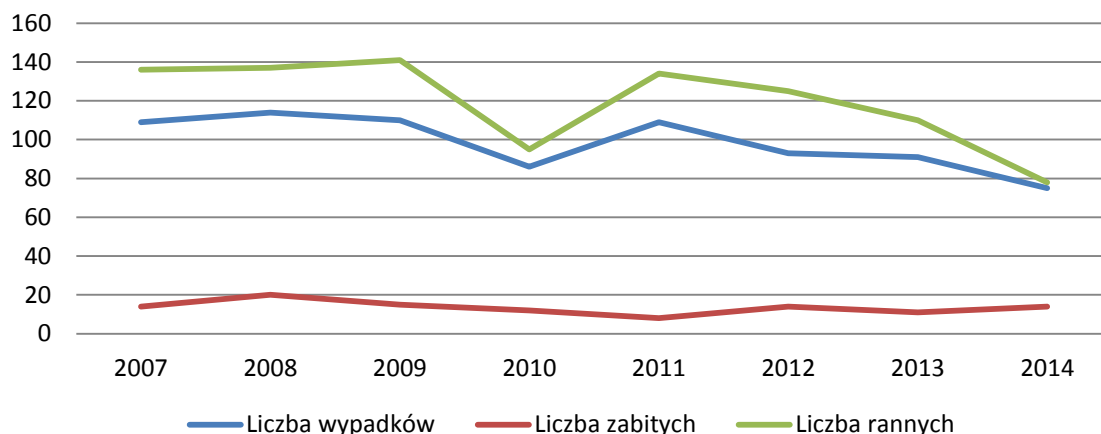


Biuro projektu:

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

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

Wykres 3 Statystyka wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie nyskim doszło do 101 wypadków ze skutkiem śmiertelnym w których zginęło 108 osób. Niestety liczba wypadków śmiertelnych nie zmniejsza się, co należy ocenić negatywnie.

Tabela 11 Liczba wypadków śmiertelnych i zabitych w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków śmiertelnych	Liczba zabitych
2007	12	14
2008	19	20
2009	12	15
2010	12	12
2011	8	8
2012	14	14
2013	11	11
2014	13	14
Razem	101	108

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Do największej liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym dochodzi w Nysie (29,70%) oraz w Paczkowie (18,81%). W Głuchołazach i Skoroszycach doszło do takiej

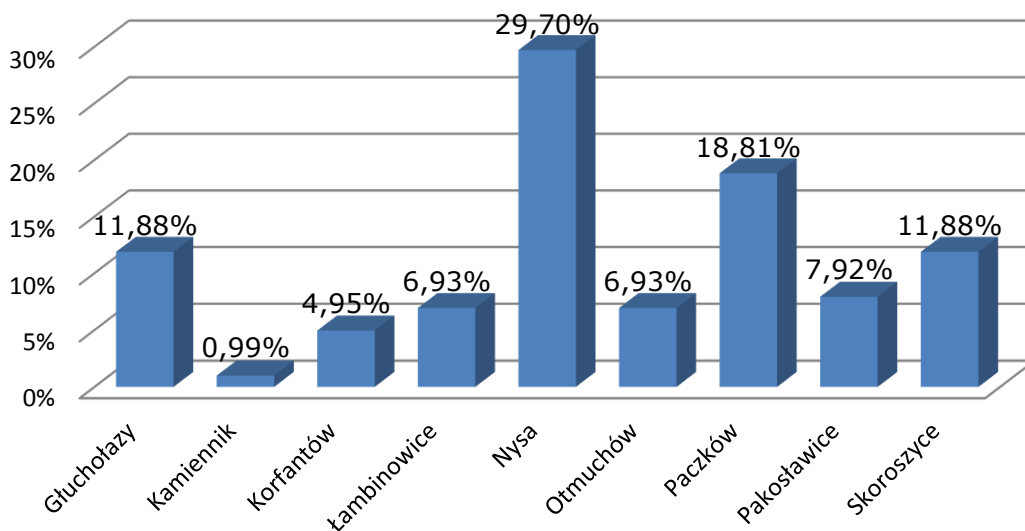


samej ilości wypadków śmiertelnych (po 11,88%). Do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych doszło w Kamienniku i Korfantowie.

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

Wykres 4 Udział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

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



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W podziale na kolejne lata widać, że największy spadek liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym odnotowano w Nysie – wartość zmniejszyła się aż o 66%. Wynika to z tego, że to właśnie w Nysie jest przeprowadzanych najwięcej remontów dróg oraz działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W pozostałych gminach od początku dochodziło do znacznie mniejszej liczby wypadków, stąd różnice w ich poziomie są nieznaczne.



Tabela 12 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w rozbiu na lata 2007-2014

Gmina/Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Głuchołazy	2	2	1	1	2	1	2	1
Kamiennik	0	0	1	0	0	0	0	0
Korfantów	0	2	0	0	0	2	1	0
Łambinowice	0	2	1	1	0	0	1	2
Nysa	6	6	3	5	2	3	3	2
Otmuchów	0	2	0	2	0	1	1	1
Paczków	1	4	2	2	3	3	2	2
Pakosławice	1	0	2	1	0	2	0	2
Skoroszyce	2	1	2	0	1	2	1	3
Suma	12	19	12	12	8	14	11	13

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

W powiecie nyskim w latach 2007-2014 do wypadków śmiertelnych najczęściej dochodziło na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej (20,79%).

Najczęstszym typem zdarzenia było najechanie na pieszego (22,77%) oraz zderzenie z drzewem (16,83%).

Wśród wypadków dotyczących dwóch pojazdów najczęściej dochodziło do zderzenia bocznych pojazdów (14,85%) oraz zderzenia czołowego pojazdów (9,9%).

Biuro projektu:

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

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

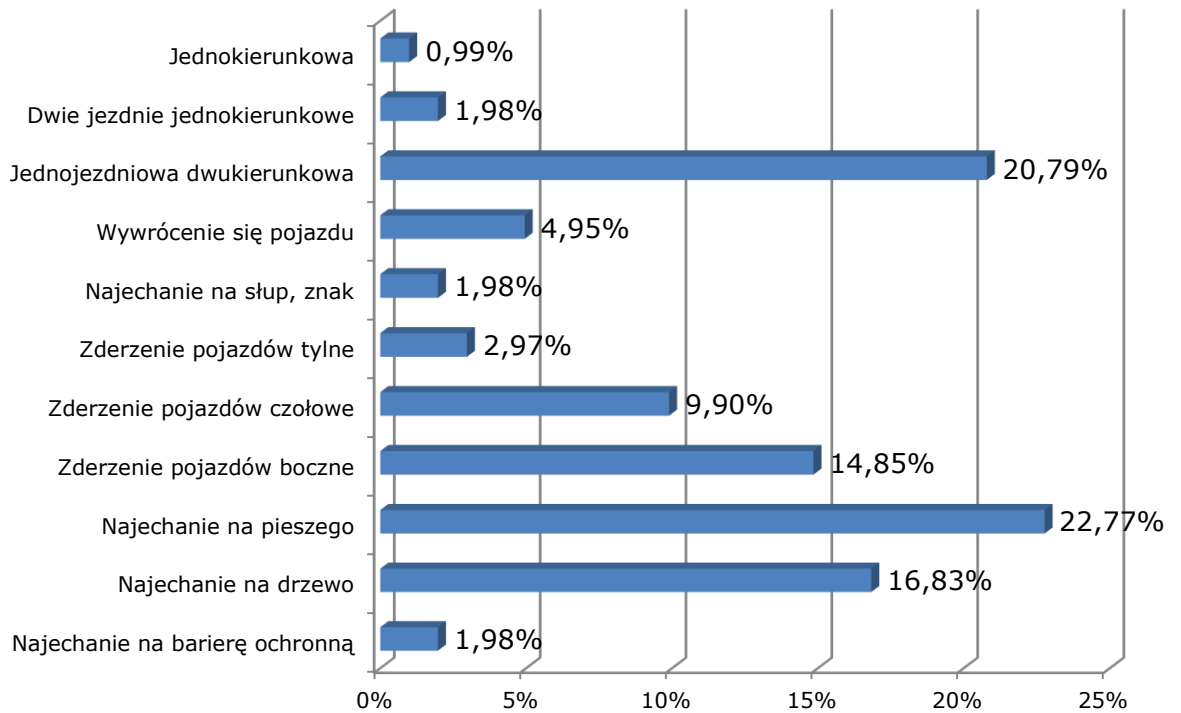


Biuro projektu:

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

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

Wykres 5 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia/drogi

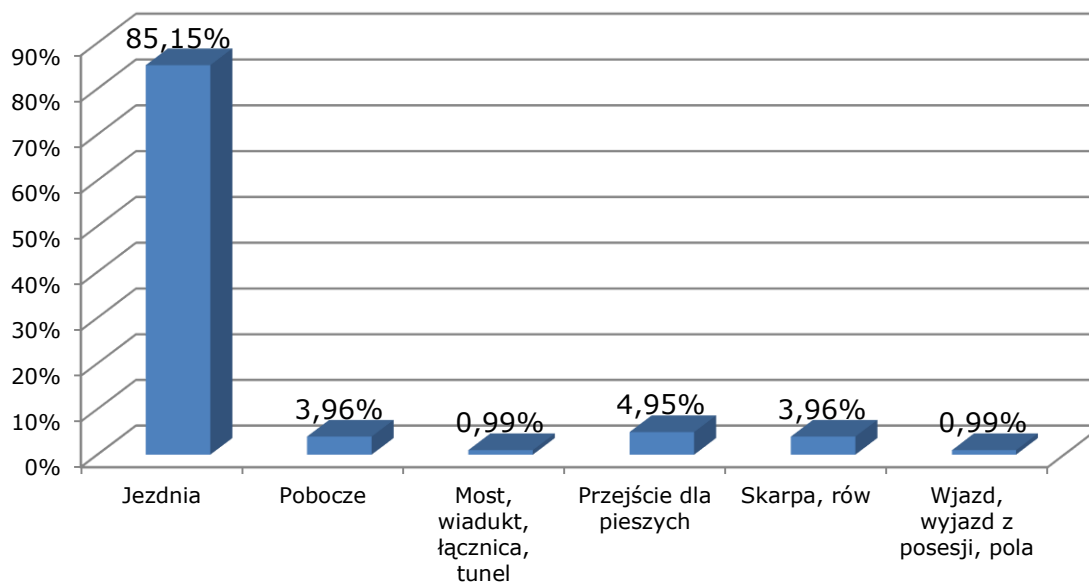


Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Miejscem w którym najczęściej dochodziło do wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 była jezdnia (85,15%) oraz przejście dla pieszych (niecałe 5%).



Wykres 6 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Biuro projektu:

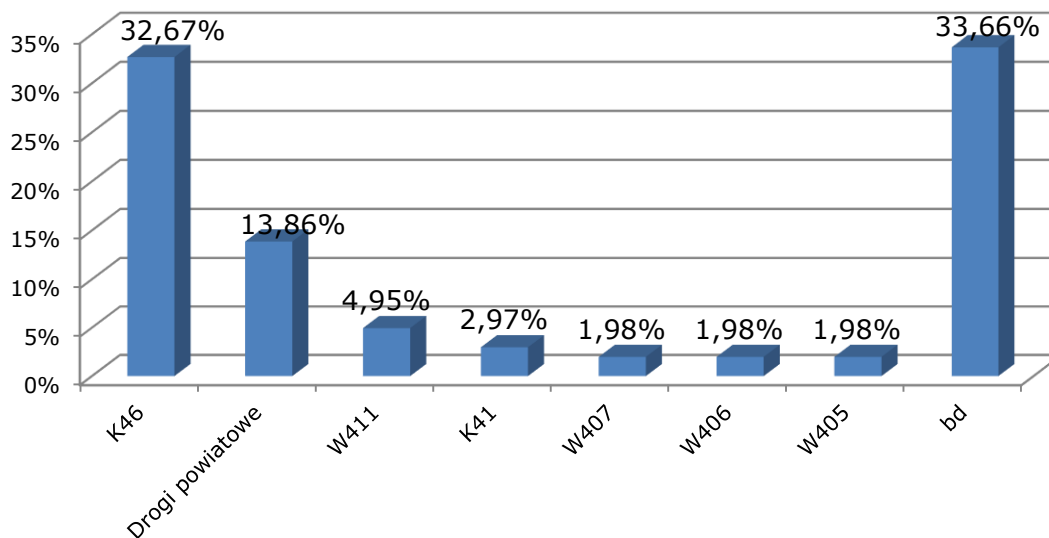
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

Ze statystyk za lata 2007-2014 wynika, że najczęściej do wypadków ze skutkiem śmiertelnym dochodzi na drodze krajowej nr 46 (ponad 32% wypadków). 13,86% wypadków wydarzyło się na drogach powiatowych. Rozkład pozostałych wypadków śmiertelnych ze względu na kategorię drogi zaprezentowano na poniższym wykresie.

Wykres 7 Podział wypadków śmiertelnych ze względu na kategorię drogi



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.



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

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

W związku z dużą wypadkowością drogi krajowej nr 46, należy skupić się na zwiększeniu jej bezpieczeństwa. Do największej liczby wypadków śmiertelnych na drodze krajowej numer 46 doszło na odcinku w Paczkowie, szczególnie około 25 i 34 kilometra drogi. Szczegóły dotyczące wypadków śmiertelnych do jakich doszło na drodze krajowej numer 46 w powiecie nyskim w latach 2007-2014 przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 13 Charakterystyka wypadków śmiertelnych na DK46 w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	Km
1	Łambinowice - obszar wiejski	Bd	K46	71,6
4	Nysa - obszar wiejski	Bd	K46	48,8
	Nysa - obszar wiejski	Głębinów	K46	48,0
	Nysa	Bd	K46	57,3
	Nysa	Bd	K46	57,2
2	Otmuchów - obszar wiejski	Bd	K46	bd
	Otmuchów	Bd	K46	44,0
14	Paczków - obszar miejski	Bd	K46	29,4
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	bd
	Paczków - obszar wiejski	Stary Paczków	K46	bd
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	38,5
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	34,5
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	34,2
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	34,4
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	27,7
	Paczków - obszar wiejski	Bd	K46	26,3
	Paczków	Bd	K46	27,8



Biuro projektu:

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

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

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	Km
	Paczków	Bd	K46	35,7
	Paczków	Bd	K46	26,2
	Paczków	Bd	K46	25,5
	Paczków	Stary Paczków	K46	bd
6	Pakosławice - obszar wiejski]	Bd	K46	61,5
	Pakosławice - obszar wiejski	Pakosławice	K46	61,5
	Pakosławice - obszar wiejski	Bd	K46	63,4
	Pakosławice	Bd	K46	63,3
	Pakosławice	Bd	K46	61,0
	Pakosławice	Bd	K46	61,5
6	Skoroszyce - obszar wiejski	Sidzina-Malerzowice	K46	68,8
	Skoroszyce - obszar wiejski	Bd	K46	64,3
	Skoroszyce - obszar wiejski	Bd	K46	64,9
	Skoroszyce	Bd	K46	70,1
	Skoroszyce	Bd	K46	67,6
	Skoroszyce	Bd	K46	66,8

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

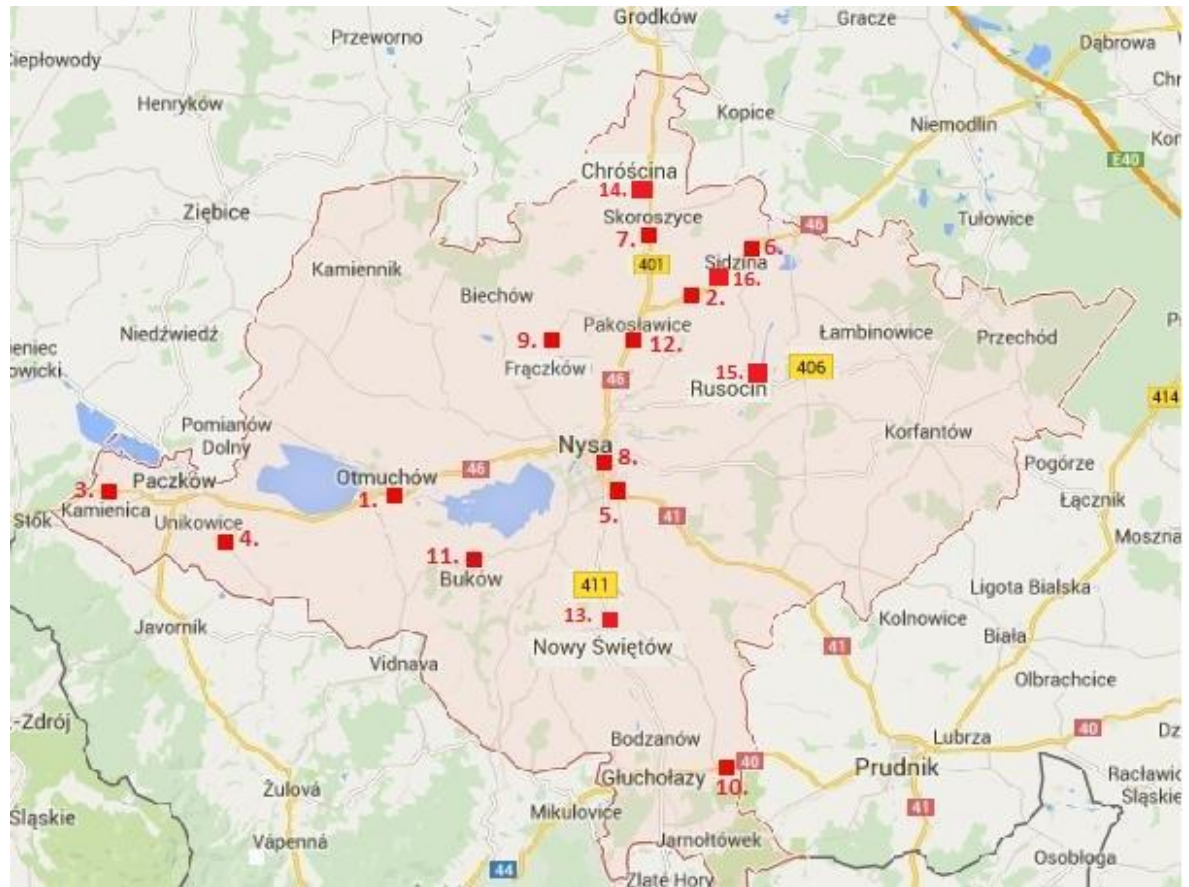
Szczegółowy opis wraz z umiejscowieniem na mapie wybranych wypadków śmiertelnych za lata 2014-2015 przedstawiono poniżej. Ponad połowa wypadków dotyczyła zderzenia samochodu osobowego z niechronionymi uczestnikami ruchu (piesi i rowerzyści).



Mapa 3 Miejsca wypadków śmiertelnych w powiecie nyskim w latach 2014-2015

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

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



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Miejsca wypadków śmiertelnych 2014-2015 w powiecie nyskim:

1. Otmuchów, skrzyżowanie ulic Roosevelta i Mickiewicza
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.
2. DK 46 (64,9 km), droga Pakosławice-Sidzina
 - najechanie na drzewo,
 - uczestnicy: samochód osobowy,
 - zabitych: 1 kierujący,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.



Biuro projektu:

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

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

3. DK 46 (26,3 km) w rejonie miejscowości Kamienica

- zderzenie pojazdów boczne,
- uczestnicy: dwa samochody osobowe,
- zabitych: 1 kierujący, rannych: 1,
- przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

4. Gmina Paczków, droga Unikowice-Ujeździec

- najechanie na drzewo,
- uczestnicy: samochód osobowy,
- zabitych: 1, rannych: 1,
- przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.

5. Nysa, ul. Piłsudskiego 7

- zderzenie pojazdów boczne,
- uczestnicy: samochód osobowy - rower,
- zabitych: 1 rowerzysta,
- przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

6. Gmina Łambinowice, DK 46 (71,6 km)

- zderzenie pojazdów boczne,
- uczestnicy: samochód osobowy - rower,
- zabitych: 1 rowerzysta,
- przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

7. Skoroszyce, DW 401 (38,4 km)

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,
- przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.

8. Nysa, skrzyżowanie ul. Bema z ul. Kolejową

- najechanie na pieszego,
- uczestnicy: samochód ciężarowy - pieszy,
- zabitych: 1 pieszy,



Biuro projektu:

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

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

- przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.
9. Gmina Pakosławice, DP, kierunek Frączków Korzekwice
- zderzenie pojazdów czołowe,
 - uczestnicy: samochód osobowy - rower,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - przyczyny: nieprawidłowe wymijanie.
10. Gmina Głuchołazy, DK40 (7,3 km), Trasa Charbielin-Wierzbiec
- najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: stanie lub leżenie na jezdni.
11. Gmina Otmuchów, Trasa Buków-Kwiatków
- najechanie na drzewo,
 - uczestnicy: samochód osobowy,
 - zabitych: 1 kierujący,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.
12. Pakosławice 1, DK46 (59 km)
- zderzenie pojazdów czołowe,
 - uczestnicy: dwa samochody osobowe - autobus,
 - zabitych: 1 kierujący,
 - przyczyny: nieustalone.
13. Nowy Świątów, DW 411
- najechanie na drzewo,
 - uczestnicy: samochód osobowy,
 - zabitych -1(pasażer), rannych-1,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.
14. Chróścina, skrzyżowanie ul. Nyskiej z ul. Ogrodową
- najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,



Biuro projektu:

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

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

- zabitych -1 (pieszy),
- przyczyny: nieustalona.

15. DW 406 (7,1km), w rejonie miejscowości Rusocin

- najechanie na drzewo,
- uczestnicy: samochód osobowy,
- zabitych -2 (kierujący, pasażer), rannych -1,
- przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.

16. Sidzina, ul. Nyska (DK46)

- najechanie na drzewo,
- uczestnicy: samochód osobowy,
- zabitych -1 (kierujący),
- przyczyny: nieustalona.

Miejsca niebezpieczne – *Raport o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* wskazuje kilka tzw. „czarnych punktów” w powiecie nyskim. Znajdują się one głównie na drodze krajowej numer 41 i 46. Punkty te pokrywają się z miejscami wypadków wskazanymi przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu.

Tabela 14 Czarne punkty w powiecie nyskim

Czarne punkty według raportu o stanie BRD 2008-2012						
Lp.	Nr drogi	Liczba wypadków (2008-2012)	Wypadki z zabitymi	Ogółem zabici	Ogółem ranni	Miejsce
1	41	26	2	2	27	Nysa, ul. Asnyka, Jagiellońska, Piłsudskiego
2	41	8	1	1	3	Nysa, ul. Piłsudskiego – Kruczkowskiego
3	46	25	2	2	18	Nysa, ul. Bramy Grodkowskiej i Grodkowska
4	46	10	4	4	10	Pakosławice



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

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

Czarne punkty według raportu o stanie BRD 2008-2012

Lp.	Nr drogi	Liczba wypadków (2008-2012)	Wypadki z zabytymi	Ogółem zabici	Ogółem ranni	Miejsce
5	46	12	1	1	13	Głębinów

Źródło: Dane raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego 2008-2012

Innym opracowaniem, które wskazuje na istnienie czarnych punktów w powiecie nyskim jest *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski*. Autorzy wskazują czarne punkty w miejscach:

- Droga krajowa nr 41 w Nysie,
- Drogi miejskie w Nysie:
 - ul. Asnyka,
 - ul. Jagiellońska,
 - ul. Piłsudskiego.

Informacje uzyskane od Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Nysie na temat wezwań straży pożarnej do miejscowych zagrożeń potwierdzają, że najczęstszym miejscem interwencji są DW411 i DK46. Szczegółowy opis miejsc wskazanych przez straż zaprezentowany jest poniżej:

- Bodzanów, droga wojewódzka nr 411;
- Frydrychów, droga krajowa nr 46;
- Głuchołazy, ul. Kraszewskiego;
- Głębinów, droga krajowa nr 46;
- Hanuszów, droga krajowa nr 46;
- Malerzowice Wielkie, droga krajowa nr 46;
- Nysa, ul. Grodkowska;
- Nysa, ul. Otmuchowska;
- Nysa, ul. Piłsudskiego;
- Otmuchów, Obwodnica;
- Paczków, Obwodnica;
- Polski Świątów, droga wojewódzka nr 411;
- Przełęk, droga wojewódzka nr 411;



Biuro projektu:

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

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

- Rusocin, droga wojewódzka nr 406;
- Sidzina, droga krajowa nr 46;
- Stary Paczków, droga krajowa nr 46;
- Wilamowa, droga krajowa nr 46;
- Wójcice, droga krajowa nr 46;
- Ścibórz, droga krajowa nr 46.

Wypadki z rowerzystami – miastami, w których najczęściej dochodzi do wypadków z rowerzystami, są Nysa i Głuchołazy. Co więcej, w Nysie z roku na rok rośnie liczba wypadków. Najbardziej do wypadków z udziałem rowerzystów dochodzi w Łambinowicach i Skoroszycach.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 15 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim w latach 2007-2014**

Liczba zdarzeń z rowerzystami w powiecie Nyskim									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Paczków	1	1	2	2	2	3	3	2	16
Otmuchów	0	0	3	0	3	2	2	2	12
Nysa	23	12	19	22	25	23	31	27	182
Głuchołazy	0	2	4	4	8	3	7	5	33
Korfantów	0	1	0	0	1	3	2	0	7
Łambinowice	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Skoroszyce	0	0	0	1	1	1	1	0	4

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Kolidacji i Wypadków (SEWiK).

Miejscami, w których najczęściej dochodziło do wypadków z udziałem rowerzystów w Nysie, były ulice: Jagiellońska, Mickiewicza i Sudecka. W Głuchołazach, do wypadków najczęściej dochodziło na ulicy Powstańców Śląskich i Grunwaldzkiej.

Tabela 16 Ulice, na których zgłoszono zdarzenia z rowerzystami w latach 2007-2014

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
PACZKÓW	Armii Krajowej - Młyńska	1	16
	Armii Krajowej	2	
	Kopernika - Mickiewicza	1	
	Daszyńskiego - Kościuszki	1	
	Daszyńskiego - Staszica	1	
	Narutowicza	1	
	Rynek	1	
	Sienkiewicza - Daszyńskiego	1	



Biuro projektu:

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

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

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
	Sienkiewicza - Jagiellońska	1	
	Staszica - Kołataja	1	
	Staszica - Poczтова	1	
	Staszica	2	
	Zawadzkiego	1	
	Zawadzkiego - Armii Krajowej	1	
OTMUCHÓW	Grodzowska	1	12
	Krakowska - Konopnickiej	1	
	Krakowska - Warszawska	1	
	Krakowska	1	
	Lipowa	2	
	1-Go Maja - Wiejska	1	
	Nyska	1	
	Sienkiewicza - Jagiełły	1	
	Warszawska - Krakowska	1	
	Warszawska	1	
	Jagiełły	1	
NYSA	Jagiellońska	15	182
	Mickiewicza	14	
	Sudecka	11	
	Prudnicka	10	
	Piłsudskiego	10	

**Biuro projektu:**

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

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

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
	Asnyka	7	
	Prusa	10	
	Celna	6	
	Ujejskiego	10	
	Rodziewiczówny	7	
	Krzywoustego	6	
	Krawiecka	6	
	Wyspiańskiego	6	
	Bema	7	
	Piastowska	6	
	Mariacka	5	
Inne	46		
GŁUCHOŁAZY	Powstańców Śląskich	6	33
	Grunwaldzka	6	
	Skłodowskiej	3	
	Bohaterów Warszawy	2	
	Wyszyńskiego	3	
	Kraszewskiego	2	
	Jana Pawła II	2	
	Kolejowa	2	
	Inne	7	
KORFANTÓW	Leśna	1	7



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

Miejscowość	Ulica	Liczba Zdarzeń	Razem
	Ogrodowa	1	
	Prudnicka - Kościuszki	1	
	Prudnicka	1	
	Słowackiego	1	
	Wyzwolenia	1	
	Inne	1	
ŁAMBINOWICE	Budzieszowicka	1	2
	Inne	1	
SKOROSZYCE	48	1	4
	Nyska - Słoneczna	1	
	Nyska - Wolności	1	
	Powstańców Śląskich - Nyska	1	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Zdecydowana większość wypadków z udziałem rowerzystów zdarzyła się na jezdni. Jest to wynikiem braku ścieżek rowerowych i pasów ruchu dla rowerów. Do nielicznych zdarzeń doszło na chodniku lub drodze dla pieszych. Proponuje się zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poprzez budowę infrastruktury rowerowej niekolidującej z ruchem samochodowym i pieszym.

Tabela 17 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie nyskim ze względu na charakterystykę miejsca zdarzenia w latach 2007-2014

Rodzaj miejsca	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głucholązy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
Jezdnia	15	11	160	28	6	2	4
Chodnik, droga dla pieszych			10	5			

**Biuro projektu:**

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

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

Rodzaj miejsca	Paczków	Otmuchów	Nysa	Głuchołazy	Korfantów	Łambinowice	Skoroszyce
Przeście dla pieszych			5				
Droga dla rowerzystów		1	6				
Most, wiadukt, łącznica, tunel	1						
Wjazd, wyjazd z posesji, pola			1		1		
Razem	16	12	182	33	7	2	4

Zródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidzji (SEWIK).

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców - **141 tys.**

Powierzchnia - **1224 km²**

Długość dróg - **1111 km**

Gęstość sieci drogowej - **93km / 100 km²**

B. Drogi wg kategorii (długości):

DK - **75 km**

DW - **96 km**

DP - **595 km**

DG - **345 km**

C. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **6,75%**

DW - **8,64%**

DP - **53,55%**

DG - **31,05%**

D. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolidzji - **9477**

Wypadki - **787**

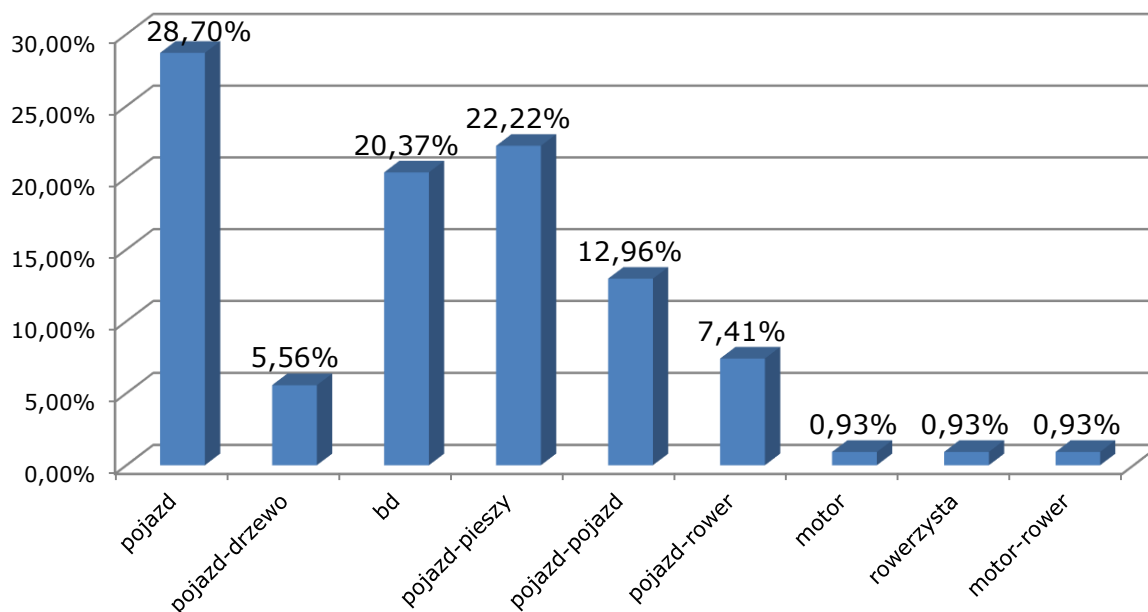
Zabitych - **108**

Rannych - **956**



E. Struktura wypadków:

Wykres 8 Struktura wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014



Biuro projektu:

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

partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

F. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 69,75 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 9,625 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków- 108 zabitych na 787 wypadki = 13,72 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków – 8,75 wypadków na 100 km



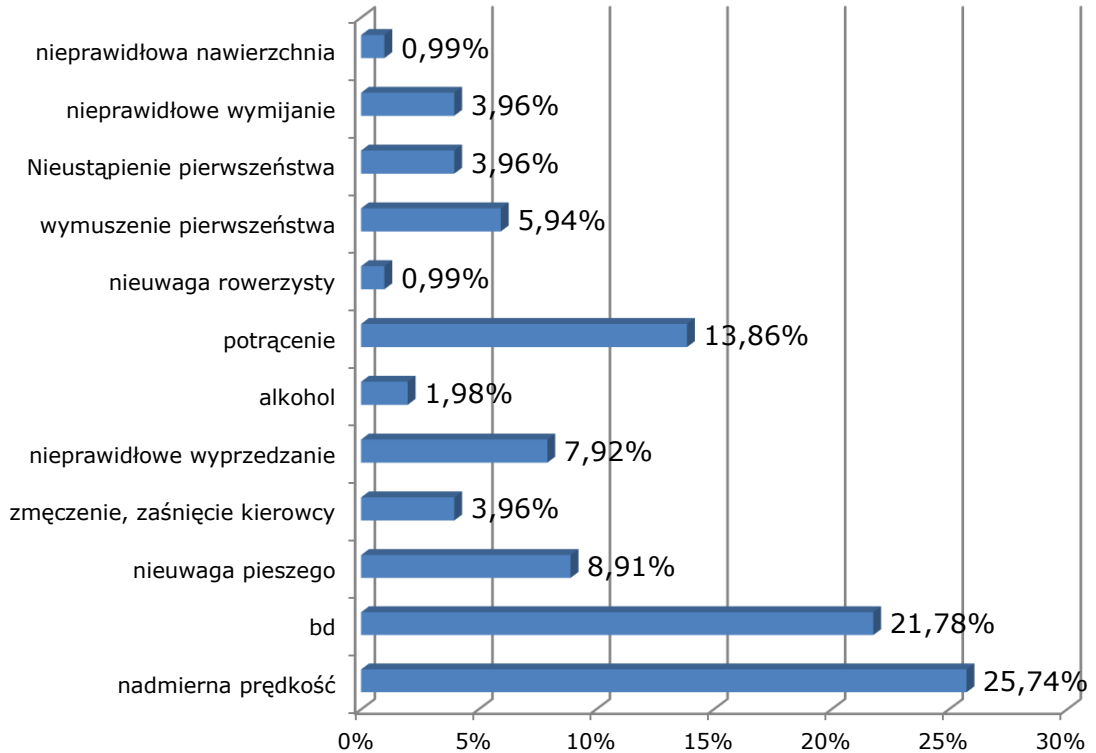
G. Przyczyny wypadków:

Wykres 9 Przyczyny wypadków w powiecie nyskim w latach 2007-2014

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

H. Wnioski:

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo w miastach np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych)
3. Szerokie propagowanie (poprzez szkoły, media, spotkania społeczne) używania elementów odbłaskowych w czasie poruszania się poza terenem zabudowanym od zmrzchu do świtu zarówno przez pieszych i rowerzystów
4. W związku ze zmniejszeniem się komunikacji publicznej wzrosła ilość pieszych i rowerzystów poruszających się do głównych ciągów komunikacyjnych
5. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków

w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość

6. Stosowanie elementów spowalniających ruch – w tym temacie pojawiły się takie element na drogach wojewódzkich na terenie powiatu nyskiego niemniej jednak ich projekt i wykonanie budzi wiele zastrzeżeń (np. ostre wysokie krawężniki zamiast odpowiednich profili)
7. Utrzymanie skrzyżowań w celu uzyskania właściwej widoczności.



Biuro projektu:

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

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

1.3.3 Powiat prudnicki

Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim z roku na rok spada. Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 258 wypadków drogowych oraz do 2462 kolizji. Zadowalające jest to, że liczba wypadków w roku 2014 zmniejszyła się w stosunku do roku 2007 o 51%. Liczba kolizji w 2014 roku jest niższa o 27% w porównaniu do roku 2010, w którym doszło do największej ich liczby w badanym okresie.

Tabela 18 Liczba wypadków drogowych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba kolizji
2007	51	350
2008	35	307
2009	30	291
2010	37	370
2011	27	320
2012	28	296
2013	25	272
2014	25	256
Suma	258	2462

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby wypadków dochodzi w gminie Prudnik oraz w gminie Głogówek. Liczba wypadków w gminie Prudnik w roku 2014 zmniejszyła się w stosunku do 2007 roku o 35%. Natomiast w gminie Głogówek na przestrzeni lat liczba wypadków zmniejszyła się o 52%.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 19 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy**

	Gm. Biała	Gm. Głogówek	Gm. Lubrza	Gm. Prudnik
2007	8	17	6	20
2008	7	8	5	15
2009	8	5	4	13
2010	11	6	5	15
2011	5	5	1	16
2012	8	4	3	13
2013	2	6	4	13
2014	2	8	5	10
Razem	51	59	33	115

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby kolizji w powiecie prudnickim dochodzi w gminie Prudnik i gminie Głogówek. Niepokojący jest fakt, że liczba kolizji w Głogówku nie spada, tylko wciąż pozostaje na takim samym poziomie lub wzrasta. Natomiast w gminach Biała, Lubrza i Prudnik zauważa się spadek liczby kolizji – o 43% w Lubrzy i 32% w Białej i Prudniku.

Tabela 20 Liczba kolizji w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy

	Liczba kolizji			
	gm. Biała	gm. Głogówek	gm. Lubrza	gm. Prudnik
2007	53	75	30	192
2008	29	85	27	166
2009	36	70	31	154
2010	61	104	26	179
2011	39	72	15	194



Biuro projektu:

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

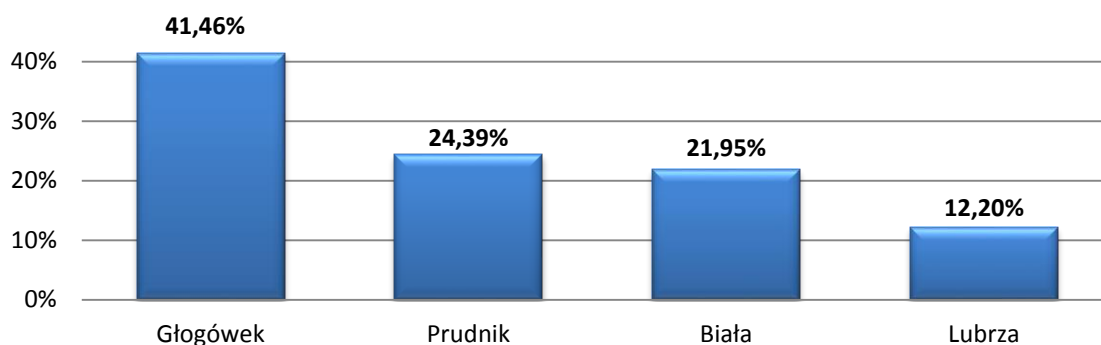
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

	Liczba kolizji			
	gm. Biała	gm. Głogówek	gm. Lubrza	gm. Prudnik
2012	32	73	22	169
2013	39	69	28	136
2014	36	72	17	131
Razem	325	620	196	1321

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Prudniku.

Do największej liczby wypadków śmiertelnych w latach 2007-2014 na terenie powiatu prudnickiego doszło w Głogówku, bo aż do 41,46% zdarzeń. Duża część wypadków ze skutkiem śmiertelnym wydarzyła się w Prudniku (24,39%) i w Białej (21,95%).

Tabela 21 Liczba wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w okresie 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Na przestrzeni lat 2007-2014 w powiecie prudnickim doszło do 41 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Zgodnie z danymi pochodzącymi ze statystyk policyjnych, w Białej od roku 2013 nie doszło do ani jednego wypadku, w którym zginęliby ludzie. W Lubrzy dochodzi do najmniejszej liczby wypadków śmiertelnych. Najwyższą liczbę wypadków śmiertelnych odnotowano w Głogówku, szczególnie w roku 2008 – w miejscowości doszło wówczas do 7 wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Tabela 22 Liczba wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na gminy**

	Biała	Głogówek	Lubrza	Prudnik
2007	2	2	0	1
2008	1	7	1	2
2009	2	3	1	1
2010	3	1	1	0
2011	0	2	0	2
2012	1	1	1	2
2013	0	1	0	1
2014	0	0	1	1
Razem	9	17	5	10

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Liczba wypadków z udziałem pieszych stanowiła około 22% wszystkich wypadków. Liczba zabitych pieszych utrzymuje się na podobnym poziomie, około 2 osoby rocznie. Należy dążyć do zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych poprzez poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Zadowolający jest fakt, że wartość liczby rannych pieszych utrzymuje się na niskim poziomie od roku 2013. Liczba kolizji z udziałem pieszych pozostaje niska od 2014 roku.

Tabela 23 Liczba wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych pieszych	Liczba rannych pieszych	Liczba kolizji z pieszymi
2007	14	0	14	12
2008	10	1	11	10
2009	4	1	3	7
2010	13	2	11	6
2011	12	2	10	11



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

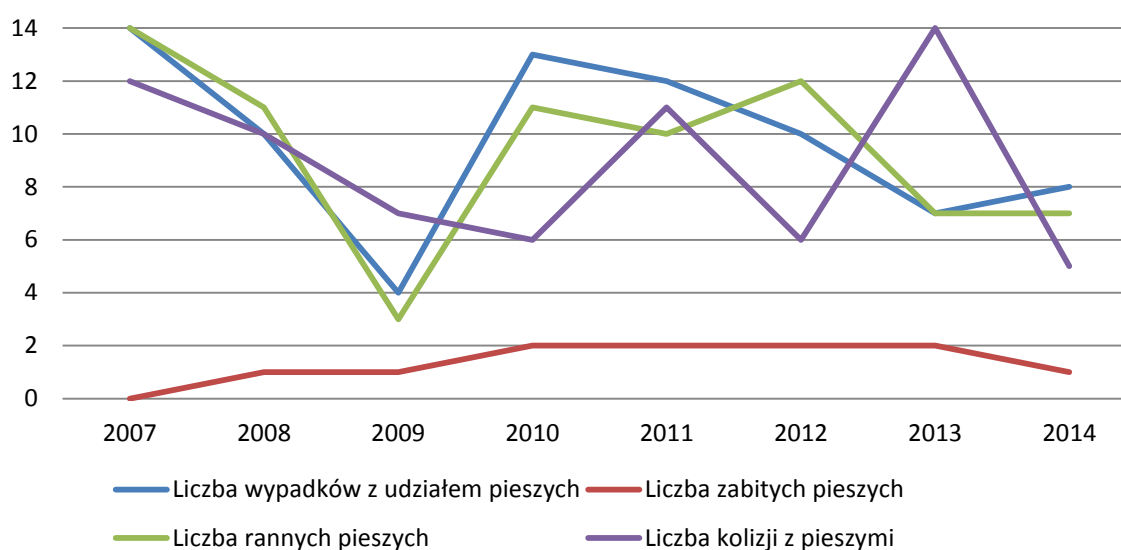
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych pieszych	Liczba rannych pieszych	Liczba kolizji z pieszymi
2012	10	2	12	6
2013	7	2	7	14
2014	8	1	7	5
Suma	78	13	75	71

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Wykres 10 Zmiana liczby wypadków z udziałem pieszych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

W powiecie prudnickim w latach 2007-2014 doszło do 41 wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Niestety ponad 26% z nich dotyczyło najechania na pieszego. Oznacza to, że bezpieczeństwo pieszych na drogach nie jest wystarczające i należy wprowadzić zmiany, które je zwiększą.

Drugim rodzajem najczęstszych wypadków było zderzenie pojazdów boczne (19,51%) i czołowe (17,07%). Razem stanowiły one 36,58% wszystkich wypadków.

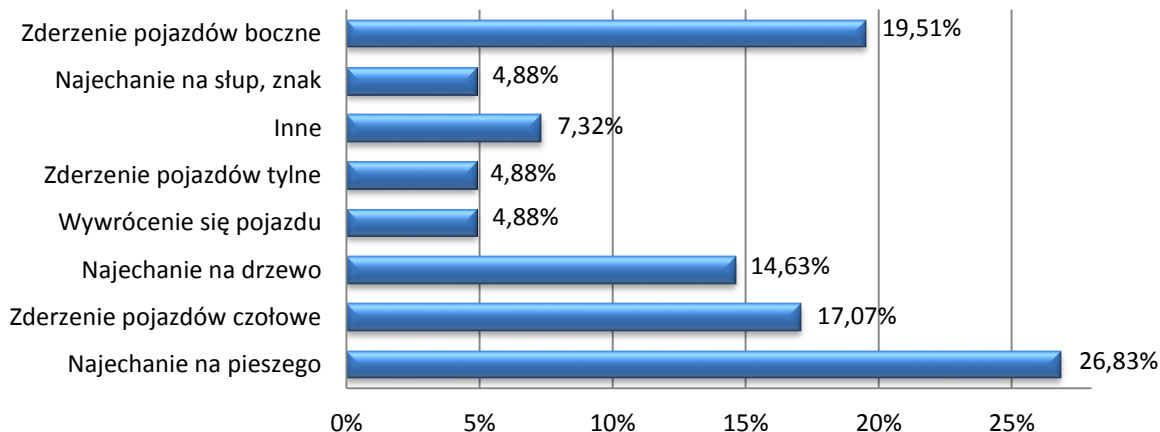


Wykres 11 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj zdarzenia

Biuro projektu:

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

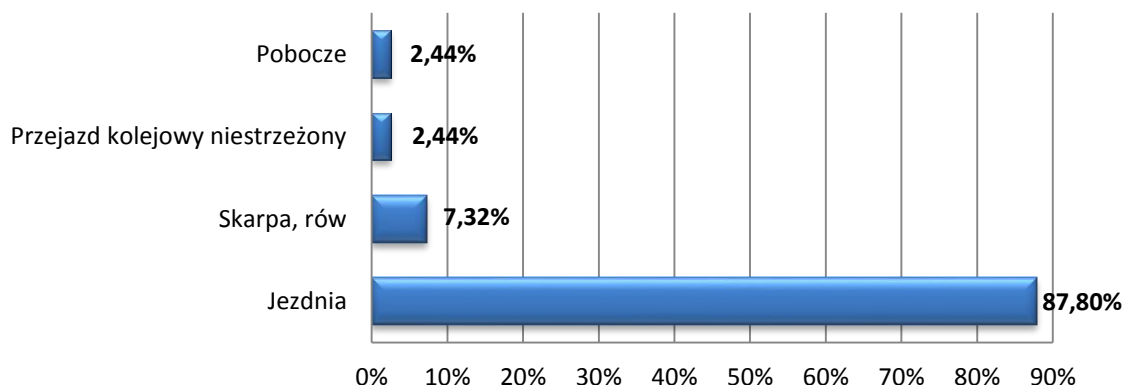
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Ponad 87% wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim miało miejsce na jezdni. Do 7,32% wypadków doszło w okolicy skarp i rowów.

Wykres 12 Podział wypadków śmiertelnych w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na miejsce zdarzenia



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Największa liczba wypadków śmiertelnych (39,02%) w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 wydarzyła się na drodze krajowej nr 40. Do 19,51% wypadków doszło na drodze wojewódzkiej nr 414.

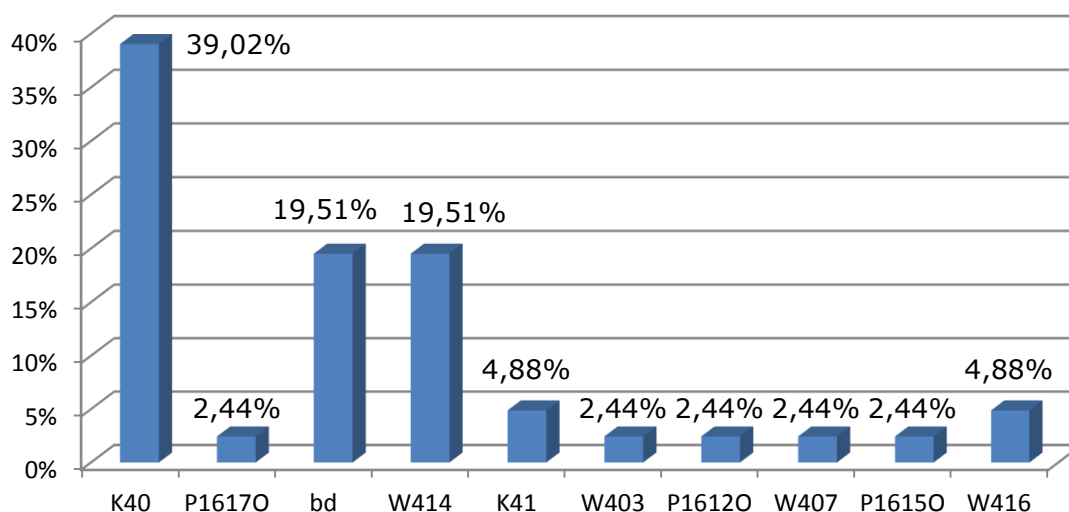


MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Wykres 13 Wypadki śmiertelne w powiecie prudnickim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Najniebezpieczniejszym odcinkiem drogi krajowej nr 40 jest odcinek w Głogówku, na którym doszło do 75% spośród wszystkich wypadków. Najczęściej dochodziło do nich w okolicach 37-go kilometra drogi. Na odcinku w Prudniku doszło do 18,75% wypadków zaistniałych na drodze krajowej nr 40. Pozostałą część wypadków zarejestrowano na odcinku w Lubrzy.

Tabela 24 Podział wypadków śmiertelnych na DK40 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	km
12	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	36,6
	Głogówek	Wierzch - Mochów	K40	37,9
	Głogówek	Biedzychowice	K40	bd
	Głogówek	Głogówek-Stare Kotkowice	K40	42,7
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	37,4
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	36,2
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	36,7

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

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	km
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	37,2
	Głogówek	Mochów - Wierzch	K40	37,1
	Głogówek	Twardawa	K40	52,8
	Głogówek	Stare Kotkowice	K40	42,5
	Głogówek	Głogówek	K40	bd
3	Prudnik	Wierzbiec	K40	9,8
	Prudnik	Prudnik	K40	bd
	Prudnik	Prudnik	K40	bd
1	Lubrza	Nowy Browieniec	K40	31,6

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Najbardziej niebezpiecznym odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 414 jest odcinek w Białej, szczególnie okolice 41-go kilometra drogi. Doszło na nim do 75% wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Kolejnym odcinkiem, na którym zdarzają się wypadki, jest ten znajdujący się w Lubrzy, około 54-go kilometra drogi.

Tabela 25 Podział wypadków śmiertelnych na DW414 w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Ilość	Gmina	Miejscowość	Numer drogi	km
6	Biała	Bd	W414	29,0
	Biała	Biała	W414	bd
	Biała	Biała Obwodnica	W414	46,4
	Biała	Dobroszewice - Biała	W414	41,6
	Biała	Bd	W414	0,6
	Biała	Biała	W414	26,5
2	Lubrza	Trasa Prudnik -Lubrza	W414	54,6
	Lubrza	Bd	W414	54,1

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Informacje uzyskane w Komendzie Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Prudniku na temat wezwań straży pożarnej do miejscowych zagrożeń potwierdzają, że najczęstszym miejscem interwencji są DW414 i DK40. Szczegółowy opis miejsc wskazanych przez straż zaprezentowany został poniżej:

Gmina Biała:

- Trasa Biała – Lubrza DW 414: 2 interwencje,
- Trasa Biała – Krobusz DW 414: 4 interwencje,
- Trasa Dębina – Smolarnia DW 414: 2 interwencje,
- Dębina DW 414: 5 interwencji.

Gmina Prudnik:

- Trasa Łąka Prudnicka – Wierzbiec DK 40: 3 interwencje,
- Trasa Łąka Prudnicka – Prudnik DK 40: 6 interwencji,
- Rudziczka DK 41: 11 interwencji,
- Prudnik ul. Powstańców DK 40: 5 interwencji,
- Niemysłowice DK 41: 3 interwencje,
- Prudnik ul. Kościuszki DK 40: 10 interwencji.

Gmina Lubrza:

- Trasa Lubrza – Laskowice DK 40: 7 interwencji,
- Trasa Laskowice – Głogówek DK 40: 2 interwencje,
- Trasa Laskowice – Raclawice DW 417: 2 interwencje,
- Trasa Lubrza – Dobroszewice DW 414: 4 interwencje.

Zgodnie z danymi z Komendy Wojewódzkiej w Opolu w powiecie prudnickim w latach 2014-2015 doszło do śmiertelnych wypadków w czterech miejscach. Jedno z nich uznawane jest za tzw. „czarny punkt”.



Biuro projektu:

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

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



Biuro projektu:

48-300 Nysa

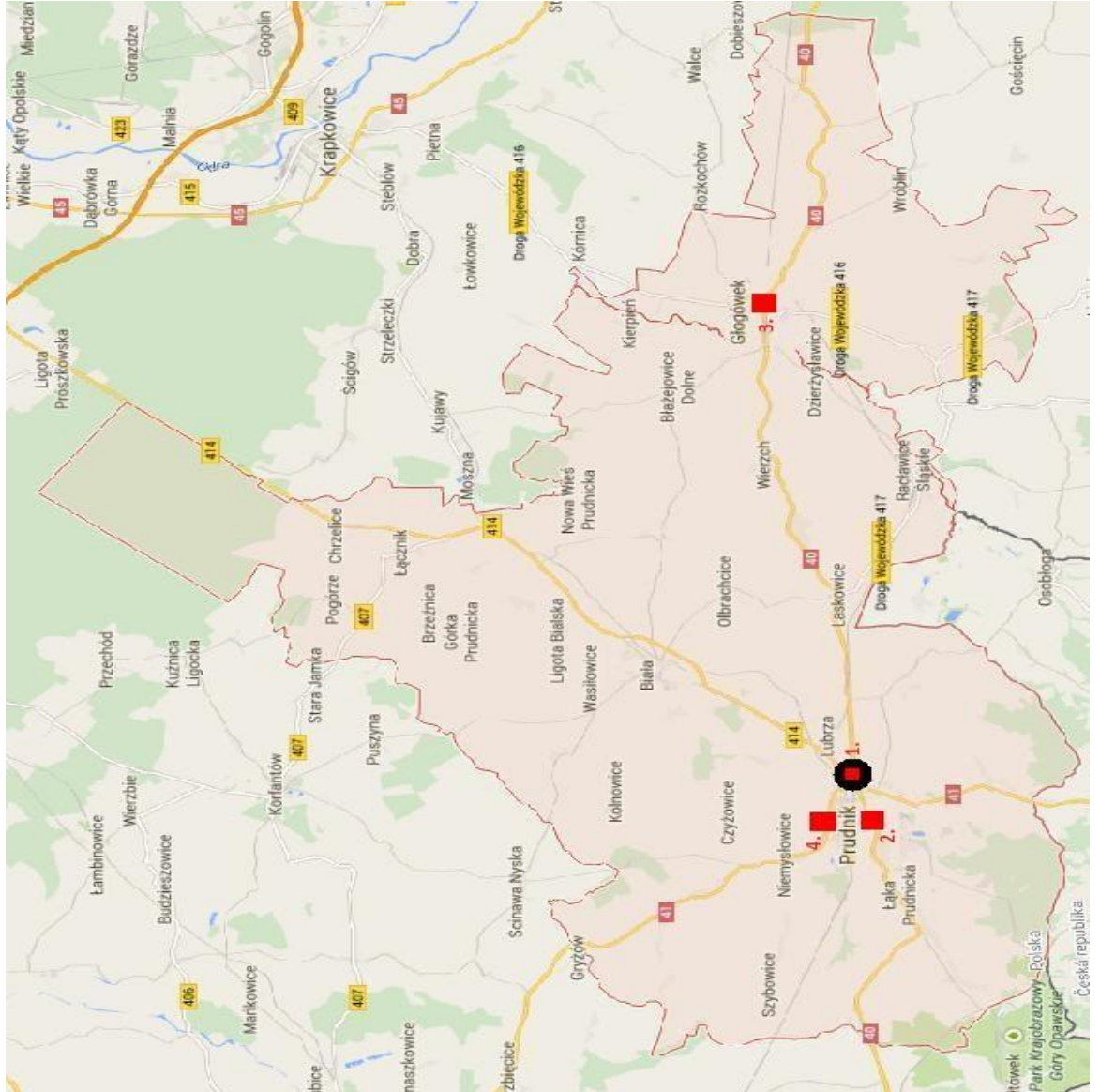
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

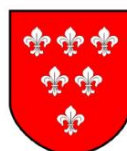
Mapa 4 Punkt i odcinki niebezpieczne w powiecie Prudnickim



Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu i *Raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego 2008-2012.*



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

Tabela 26 Czarny punkt w powiecie prudnickim

Lp.	Miejsce	Nr drogi	Liczba wypadków	Wypadki z zabitymi	Zabici	Ranni	Rodzaj zdarzenia			
							zderzenie czołowe	zderzenie boczne	zderzenie tylne	najechanie na pieszego
1	Prudnik	40	19	1	1	22	2	5	2	10

Źródło: Dane Raportu o Stanie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2008-2012.

Miejsca wypadków śmiertelnych w powiecie Prudnickim w latach 2014-2015:

1. DW 414 (54,1 km)
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: dwa samochody osobowe – pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.
2. Skrzyżowanie ul. Kościuszki z ul. Plac Wolności
 - zderzenie pojazdów czołowe,
 - uczestnicy: autobus-rowerzysta,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu.
3. Głogówek, ul. Plac Skargi 17
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - nieudzielanie pierwszeństwa pieszemu.
4. Prudnik, kierunek Niemysłowie, DK41 (1 km),
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem.



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

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

Innym opracowaniem, które wskazuje na istnienie czarnych punktów w powiecie prudnickim jest *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski*. Autorzy wskazują czarne punkty w miejscach:

1. Droga krajowa nr 40 w Prudniku,
2. Drogi krajowe wewnątrzmięskie w Prudniku:
 - ul. Armii Krajowej,
 - ul. Batorego,
 - ul. Kościuszki,
 - ul. Powstańców,
3. Droga miejska w Prudniku:
 - ul. Zwycięstwa.

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

Tabela 27 Zdarzenia z udziałem rowerzystów w powiecie prudnickim w latach 2007-2014

Liczba zdarzeń z rowerzystami w powiecie Prudnickim									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	razem
Prudnik	8	14	7	5	9	8	7	8	66
Biała	0	1	0	0	0	1	0	0	2
Lubrza	0	0	1	1	1	0	0	0	3

Zródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK).

Najniebezpieczniejszą dla rowerzystów ulicą w Prudniku jest ulica Kościuszki, na której doszło do największej liczby wypadków z ich udziałem. Ulicą, na której sporadycznie dochodzi do wypadków z udziałem rowerzystów są ulice: Dąbrowskiego, Armii Krajowej i Nyska.



Tabela 28 Ulice w powiecie prudnickim, na których doszło do zdarzeń z udziałem rowerzystów w latach 2007-2014

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	RAZEM
PRUDNIK	Kościuszki	18	66
	Dąbrowskiego	7	
	Armii Krajowej	6	
	Nyska	6	
	Kopernika	4	
	Karola Miarki	5	
	Skowrońskiego	5	
	Batorego	4	
	Chrobrego	1	
	Inne	10	
BIAŁA	Rynek	1	2
	1-Go Maja	1	
LUBRZA	Harcerska - Szkolna	1	3
	Wolności	1	
	Obwodnica	1	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

W powiecie prudnickim najczęstszym miejscem wypadków z udziałem rowerzystów jest jezdnia. W Prudniku sporadycznie dochodzi do wypadków na drodze dla rowerów.

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 29 Podział wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie Prudnickim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Prudnik	Biała	Lubrza
Jezdnia	54	2	3
Chodnik, droga dla pieszych	2		
Przejście dla pieszych	3		
Droga dla rowerzystów	4		
Wjazd, wyjazd z posesji, pola	1		
Pobocze	1		
Pas dzielący jezdnie	1		
Razem	66	2	3

Zródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK).

PODSUMOWANIE:

A. Liczba mieszkańców: **56 608 mieszkańców**

Powierzchnia: **572 km²**

Długość dróg: **503,4 km**

Gęstość sieci drogowej: **88 km/100km²**

Drogi wg kategorii (długości):

- Drogi Krajowe: **57,3 km**
- Drogi Wojewódzkie: **55,6 km**
- Drogi Powiatowe: **245,3 km**
- Drogi Gminne: **145,2 km**

B. Struktura sieci drogowej w %:

DK - **11,38 %**

DW - **11,04%**

DP - **48,73%**

DG - **28,84%**

C. Skutki zdarzeń drogowych (KPP w Prudniku)



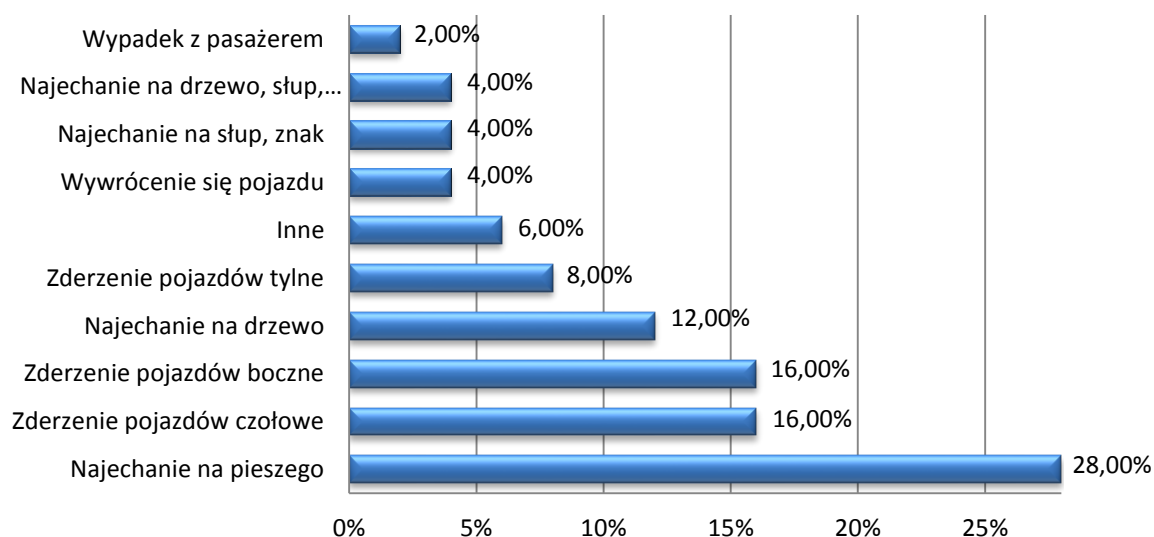
Kolizji - **2462**
Wypadki - **258**
Zabitych - **36**
Rannych - **290**

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

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

D. Struktura i przyczyny wypadków

Wykres 14 Struktura i przyczyny wypadków w powiecie prudnickim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Wojewódzkiej Komendy Policji w Opolu.

E. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

Wskaźnik demograficzny 57 wypadków na 100 tys. mieszkańców

Wskaźnik demograficzny 7,95 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków- 36 zabitych na 258 wypadki= 13,95 zabitych/100wypadków

Gęstość wypadków - 6,375 wypadków na 100 km drogi

F. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).

**Biuro projektu:**

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

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

4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów – szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.
5. Utworzenie większej liczby ciągów pieszo-rowerowych lub przebudowa już istniejących, w celu zwiększenia komfortu poruszania się pieszych i rowerzystów.

1.3.4 Powiat głubczycki

W powiecie głubczyckim do największej liczby wypadków doszło w roku 2008 (62 wypadki). Najmniej wypadków zdarzyło się w roku 2014 (23 wypadki). Liczba kolizji z biegiem lat zmniejsza się, z 253 wypadków w roku 2007, spadła do 198 wypadków w roku 2014. Liczba zabitych największa była w 2007 roku (8 zabitych), a najmniejsza w latach 2012-2013 (po 3 osoby). Największemu spadkowi uległa liczba rannych, z 87 osób w 2008 roku do 21 osób w roku 2014.

Tabela 30 Liczba kolizji i wypadków drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Liczba Wypadków	Liczba Zabitych	Liczba Rannych	Liczba Kolizji
2007	48	8	48	253
2008	62	4	87	268
2009	58	6	64	307
2010	42	5	53	268
2011	41	4	45	219
2012	43	3	54	199
2013	28	3	23	270
2014	23	5	21	198
Razem	345	38	395	1982

Zródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Liczba wypadków w powiecie głubczyckim z roku na rok spada. Porównując ich liczbę z roku 2008 z liczbą w roku 2014, zaobserwowano 63-procentowy spadek, co należy ocenić pozytywnie.

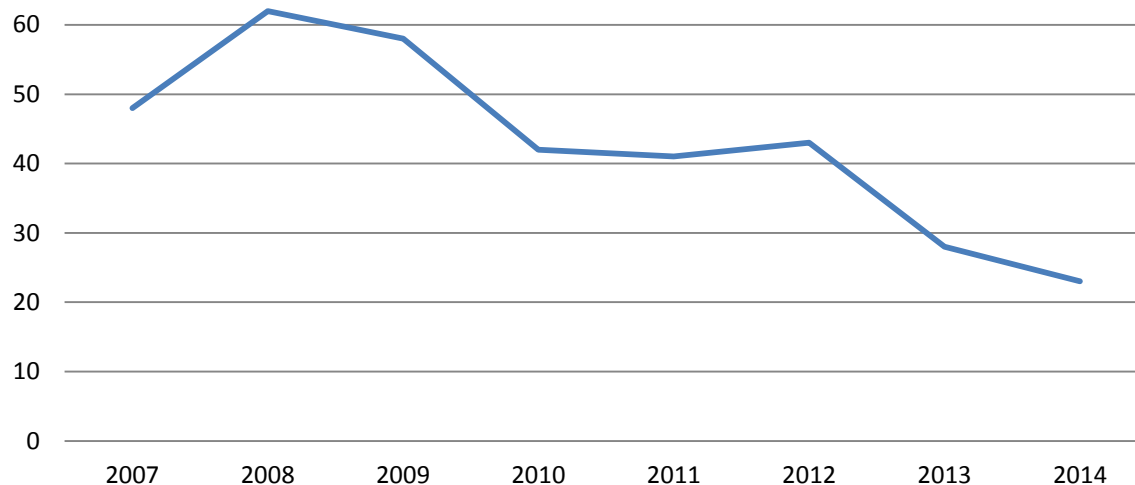


Biuro projektu:

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

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

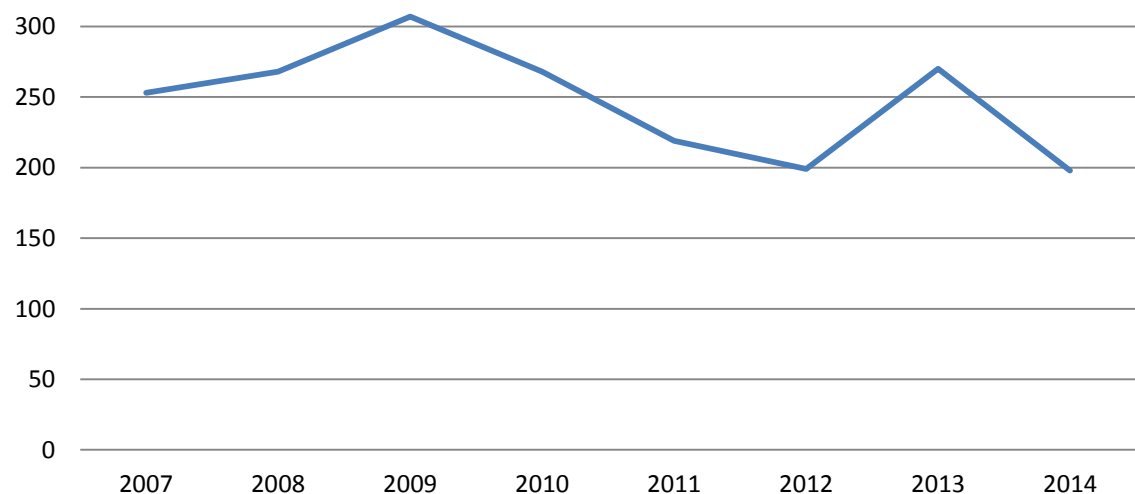
Wykres 15 Liczba wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Liczba kolizji w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014, podobnie do liczby wypadków, z roku na rok się zmniejsza. Porównując liczbę kolizji w roku 2009 z ich liczbą w roku 2014, zaobserwowano 41-procentowy spadek.

Wykres 16 Liczba kolizji w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2013 wykazywała tendencję spadkową. Niestety w roku 2014 w wyniku wypadków zmarło 5 osób.

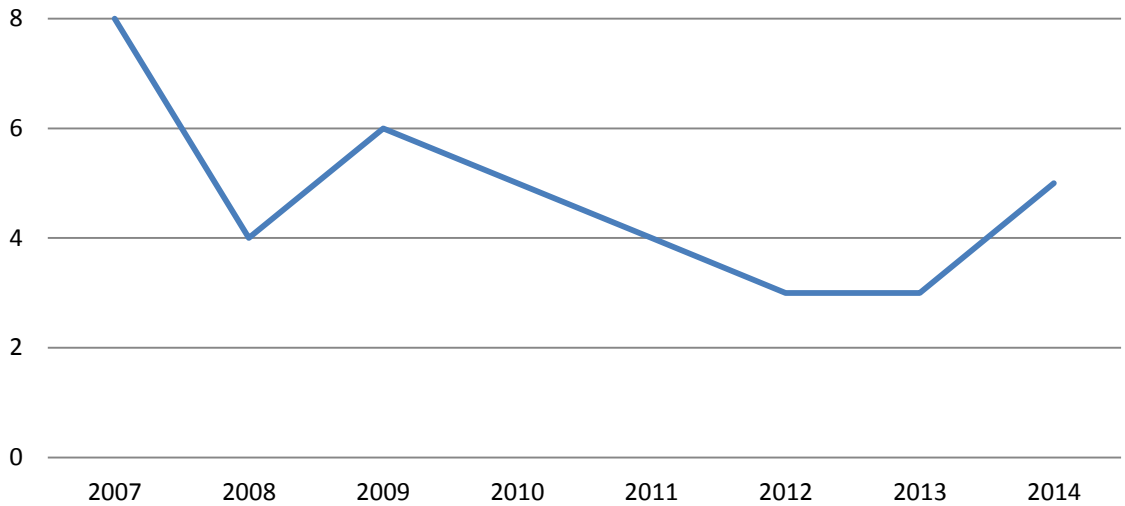


Porównując liczbę zmarłych w wypadkach drogowych w 2007 z liczbą zmarłych w roku 2013, zaobserwowano 63-procentowy spadek.

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

Wykres 17 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

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

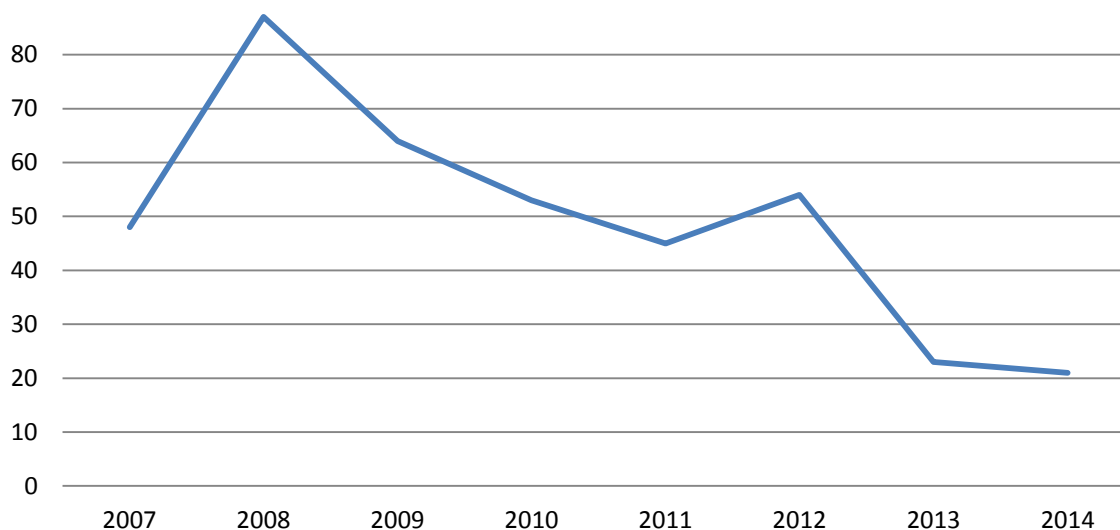


Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Liczba rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 systematycznie spada. Porównując liczbę rannych w 2007 roku z liczbą rannych w roku 2014, zaobserwowano 76-procentowy spadek.



Wykres 18 Liczba rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując liczbę wypadków z udziałem pieszych zaobserwowano, że stanowią one średnio 17% wszystkich wypadków zaistniałych w powiecie głubczyckim. Najwięcej wypadków, w których brali udział piesi, wydarzyło się w roku 2009, a najmniej w 2013. Z kolei udział wypadków z pieszymi w całościowej liczbie wypadków mających miejsce w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 był największy w roku 2014 (niecałe 22%) oraz w roku 2011 (około 19,5%).

Analizując liczbę zabitych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni około 15% wszystkich osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Najmniej zabitych pieszych odnotowano w latach 2007-2011 a najwięcej w latach 2012-2014, co świadczy o tendencji wzrostowej śmiertelności pieszych w wypadkach, co należy ocenić negatywnie. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie osób zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 wystąpił w latach 2012-2013 (w każdym roku po 40%).

Analizując liczbę rannych pieszych, zaobserwowano, że stanowią oni średnio około 13% wszystkich rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014. Liczba rannych z roku na rok sukcesywnie spada, co należy ocenić pozytywnie. Największą liczbę rannych pieszych zarejestrowano w latach 2008-2009 (po 10 osób w każdym roku), a najmniejszą w roku 2013 i latach kolejnych. Największy udział pieszych w całkowitej liczbie rannych poszkodowanych w wypadkach drogowych wystąpił w roku 2011 (około 15,5%), natomiast najmniejszy w roku 2013 (jedynie około 4%).



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

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

Liczba kolizji z udziałem pieszych stanowi niewielką część wszystkich kolizji mających miejsce w powiecie głubczyckim, bo tylko około 3%. Największa liczba kolizji z udziałem pieszych wystąpiła w roku 2014 (10 zdarzeń), a najmniejsza w roku 2010 (5 zdarzeń).

Tabela 31 Liczba wypadków z pieszymi oraz ich udział w całkowitej liczbie wypadków w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

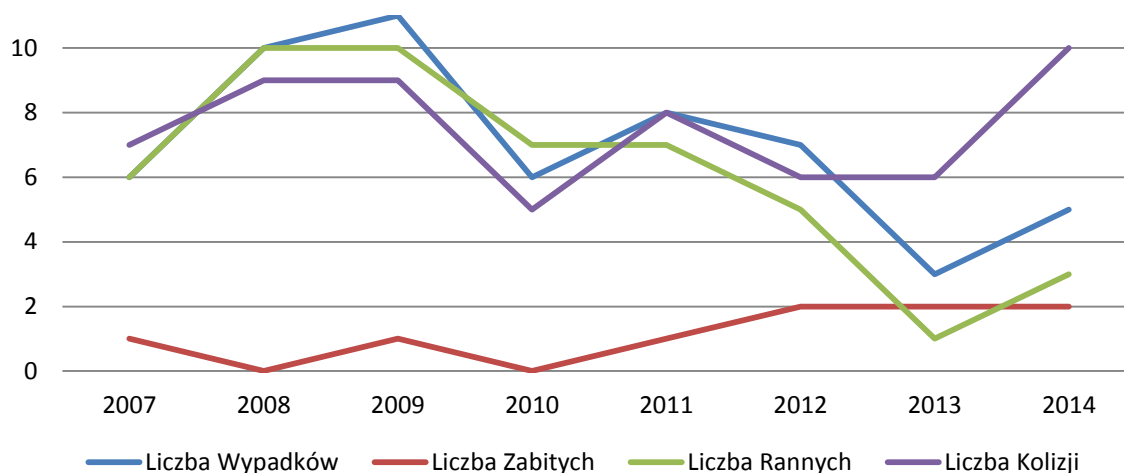
Rok	Liczba wypadków	Udział	Liczba zabitych	Udział	Liczba rannych	Udział	Liczba kolizji	Udział
2007	6	12,50%	1	7,14%	6	12,50%	7	2,77%
2008	10	16,13%	0	0,00%	10	11,49%	9	3,36%
2009	11	18,97%	1	10,00%	10	15,63%	9	2,93%
2010	6	14,29%	0	0,00%	7	13,21%	5	1,87%
2011	8	19,51%	1	16,67%	7	15,56%	8	3,65%
2012	7	16,28%	2	40,00%	5	9,26%	6	3,02%
2013	3	10,71%	2	40,00%	1	4,35%	6	2,22%
2014	5	21,74%	2	22,22%	3	14,29%	10	5,05%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Analizując zmienność (porównanie największej i najmniejszej wartości) liczby wypadków, kolizji, rannych i zabitych pieszych, zaobserwowano, że największy spadek wartości cechuje liczbę rannych. W roku 2013 zaobserwowano 90-procentowy spadek liczby rannych w porównaniu z rokiem 2008 i 2009, co należy ocenić bardzo pozytywnie. Liczba wypadków również uległa zmniejszeniu. Porównując rok 2009 z rokiem 2013 zaobserwowano 73-procentowy spadek. Pomimo spadku liczby wypadków, liczba zabitych pieszych wzrosła. I to dwukrotnie. Wypadków drogowych jest mniej, ale wzrosła liczba kolizji.



Wykres 19 Liczba wypadków, kolizji, zabitych i rannych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014



Biuro projektu:

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

@partnerstwo-nyskie2020.pl
artnerstwo-nyskie2020.pl

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Łącznie w powiecie głubczyckim na przestrzeni lat 2007-2014 doszło do 345 wypadków drogowych. Wypadki śmiertelne stanowiły niecałe 10% wszystkich zdarzeń. Najwięcej zabitych w wypadkach drogowych zarejestrowano w Głubczycach (71,05%) oraz w Baborowie (13,16%).

Tabela 32 Liczba zabitych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Miejscowość	Liczba zabitych	Udział
Baborów	5	13,16%
Branice	3	7,89%
Głubczyce	27	71,05%
Kietrz	3	7,89%
Razem	38	100,00%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Do największej liczby zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 doszło na drodze wojewódzkiej nr 416. Stanowiły one 36,84% wszystkich zabitych, które poniosły śmierć w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim.

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 33 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 w podziale na kategorię drogi

Nr drogi	Liczba zabitych	Udział
1 262 O	1	2,63%
1 201 C	1	2,63%
1 238 C	1	2,63%
DK 38	3	7,89%
DW 416	14	36,84%
bd	10	26,32%
droga powiatowa	2	5,26%
101169 D	3	7,89%
P1219 O	3	7,89%
Razem	38	100,00%

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Największą ilość zabitych w wypadkach drogowych na drodze wojewódzkiej nr 416 odnotowano na odcinku w Głubczycach – 10 osób zabitych.

Tabela 34 Odcinki DW 416 w powiecie głubczyckim na których liczba zabitych była największa w latach 2007-2014

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2007	Głubczyce	DW 416	3
2008	Głubczyce	DW 416	2
2009	Baborów	DW 416	1
2009	Głubczyce	DW 416	1
2010	Głubczyce	DW 416	1
2010	Głubczyce	DW 416	1
2010	Kietrz	DW 416	2



Biuro projektu:

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

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

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2012	Głubczyce	DW 416	1
2014	Baborów	DW 416	1
2014	Głubczyce	DW 416	1
Razem			14

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Charakterystykę wszystkich wypadków w których zginęli ludzie w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 zaprezentowano poniżej:

Tabela 35 Liczba zabitych w wypadkach drogowych w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2007	Baborów	1 262 O	1
2007	Branice	1 201 C	1
2007	Branice	1 238 C	1
2007	Głubczyce	DK 38	1
2007	Głubczyce	DW 416	3
2007	Głubczyce	bd	1
2008	Głubczyce	droga powiatowa	1
2008	Głubczyce	DW 416	2
2008	Głubczyce	bd	1
2009	Baborów	DW 416	1
2009	Głubczyce	101169 D	3
2009	Głubczyce	DW 416	1
2009	Głubczyce	droga powiatowa	1
2010	Głubczyce	DW 416	1

**Biuro projektu:**

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

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

Rok	Miejscowość	Nazwa drogi	Liczba Zabitych
2010	Głubczyce	DW 416	1
2010	Kietrz	DW 416	2
2010	Głubczyce	bd	1
2011	Baborów	bd	2
2011	Branice	bd	1
2011	Głubczyce	bd	1
2012	Głubczyce	DW 416	1
2012	Głubczyce	DK 38	1
2012	Głubczyce	bd	1
2013	Głubczyce	bd	1
2013	Głubczyce	P1219 O	1
2013	Kietrz	bd	1
2014	Baborów	DW 416	1
2014	Głubczyce	DW 416	1
2014	Głubczyce	DK 38	1
2014	Głubczyce	P1219 O	2
Razem			38

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Policji w Głubczycach.

Innym źródłem informującym o miejscach wypadków śmiertelnych, a zatem o odcinkach niebezpiecznych, w powiecie głubczyckim są dane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu. Zostały one przedstawione w formie mapki i krótkiego opisu. W latach 2014-2015 (styczeń, luty) w powiecie głubczyckim doszło do trzech wypadków śmiertelnych, są to miejsca które pokrywają się z miejscami wskazanymi jako niebezpieczne we wcześniejszej części opracowania.



Mapa 5 Miejsca wypadków śmiertelnych w powiecie głubczyckim w latach 2014-2015



Biuro projektu:

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

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

Źródło: Dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu.

Miejsca wypadków śmiertelnych w latach 2014-2015 wg danych z Komendy Wojewódzkiej Policji w Opolu:

1. Gmina Głubczyce, DW 416 (28,3 km)
 - zderzenie pojazdów boczne,
 - uczestnicy: dwa samochody osobowe,
 - zabitych: 1 kierujący, rannych: 1,



Biuro projektu:

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

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

- przyczyny: nieprawidłowe wyprzedzanie.
- 2. Głubczyce, droga w kierunku miejscowości Bernacice, DW 416
 - zderzenie pojazdów tylne,
 - uczestnicy: samochód osobowy – rower,
 - zabitych: 1 rowerzysta,
 - przyczyny: nieprawidłowe wyprzedzanie.
- 3. Gmina Głubczyce, DK-38 (12,8 km)
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy – pieszy,
 - zabitych: 1 pieszy,
 - przyczyny: niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, stanie lub leżenie na jezdni.
- 4. Boguchwałów, gm. Baborów, DW 416
 - najechanie na pieszego,
 - uczestnicy: samochód osobowy - pieszy,
 - zabitych -1 (pieszy),
 - przyczyny: nieprawidłowe omijanie.
- 5. Bogdanowice Kolonia
 - Zderzenie pojazdów boczne,
 - Uczestnicy: dwa samochody osobowe - autobus,
 - Zabitych -2 (pasażerowie), rannych -2,
 - Przyczyny: nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu.

Kolejnym opracowaniem, które wskazuje na istnienie czarnych punktów w powiecie głubczyckim jest *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Drogowego GAMBIT Opolski*. Autorzy wskazują czarne punkty w miejscach:

- droga krajowa nr 38 w mieście Głubczyce,
- drogi miejskie w Głubczycach: ul. Kościelna, ul. Moniuszki, ul. Raciborska i ul. Wrocławska.

Informacje uzyskane od Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach na temat wezwań straży pożarnej do miejscowych zagrożeń potwierdzają, że najczęstszym miejscem interwencji do wypadków śmiertelnych są DW416 i DK38. Do tragicznego wypadku doszło również w miejscowości Bogdanowice, w którym zginęły dwie osoby podczas zderzenia z autobusem. Przyczyną wypadku było nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu oraz nieuwaga. Nie zmienia to faktu, że

nawierzchnię w tym miejscu należy wymienić. Szczegółowy opis miejsc wskazanych przez Straż Pożarną w Głubczycach zaprezentowany został w poniższej tabeli.



Tabela 36 Interwencje KP PSP Głubczyce podczas wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym w latach 2010-2014

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

L.p.	Data i godzina przyjęcia zgłoszenia	Miejsce zdarzenia	Przypuszczalna przyczyna zdarzenia	Liczba osób	
				Poszkodowanych	Śmiertelnych
1	15-04-2010 14:26	Kietrz-Pietrowice Wielkie, ul. Droga Wojewódzka nr 416, samochody osobowe	Nieustalona	2	1
2	17-09-2010 13:44	Kietrz-Pietrowice Wielkie, droga wojewódzka nr 416, samochód osobowy	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja		1
3	06-12-2010 16:42	Kietlice-Klisino, droga wojewódzka nr 416, samochód ciężarowy i samochód osobowy	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja	1	1
4	25-11-2011 13:28	Mokre Kolonia, droga krajowa 38, samochody osobowe	Manewr wyprzedzania na skrzyżowaniu		1
5	21-01-2012 07:39	Trasa Grobniki-Widok, droga krajowa nr 38, samochód osobowy i pieszy	Potrącenie osoby		1
6	06-07-2012 19:45	Pomorzowiczki, samochód osobowy	Nieustalona, dochodzenie prowadzi policja		1
7	08-12-2012 17:27	Głubczyce, ul. Raciborska, droga wojewódzka, potrącenie pieszego	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja		1
8	02-11-2013 21:17	Nowa Wieś Głubczycka, samochód osobowy	Nieustalona – dochodzenie prowadzi policja		1
9	08-11-2014 10:13	Bogdanowice, ul. Bogdanowice Kolonia,	Nieustąpienie pierwszeństwa	2	2



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

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

L.p.	Data i godzina przyjęcia zgłoszenia	Miejsce zdarzenia	Przypuszczalna przyczyna zdarzenia	Liczba osób	
				Poszkodowanych	Śmiertelnych
		2 samochody osobowe i 1 autobus	przejazdu na skrzyżowaniu		

Źródło: Dane Komendy Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej w Głubczycach.

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

Tabela 37 Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Liczba zdarzeń z rowerzystami w powiecie Głubczyckim									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Razem
Głubczyce	4	5	4	5	10	6	9	3	46
Kietrz	1	2	2	2	1	2	0	2	12
Branice	0	1	1	0	0	1	2	1	6

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK)

W Głubczycach do wypadków z udziałem rowerzystów najczęściej dochodziło na ulicy Parkowej i Żeromskiego. W Kietrzu najbardziej niebezpieczną ulicą dla cyklistów jest ulica Głubczycka a w Branicach ul. Żymierskiego.

Tabela 38 Ulice, na których dochodziło do zdarzeń z rowerzystami w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	Razem
GŁUBCZYCE	Parkowa	8	46
	Żeromskiego	7	
	Niepodległości	4	
	Sobieskiego	4	
	Kościuszki	3	



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

Miejscowość	Ulica	Liczba zdarzeń	Razem
	Chrobrego	3	
	Powstańców	3	
	Plebiscytowa	2	
	Kołątaja	2	
	Inne	10	
KIETRZ	Głowackiego	1	12
	Głubczycka	3	
	Głubczycka - Mickiewicza	2	
	Kościelna	1	
	Matejki - Wojska Polskiego	1	
	Wojska Polskiego	2	
	Zielona	1	
	Prusa	1	
BRANICE	Kościelna - Żymierskiego	2	6
	Skłodowskiej	1	
	Szpitalna	1	
	Żymierskiego	2	

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).

Do największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 dochodziło na jezdni oraz na chodniku.

**Biuro projektu:**

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

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

Tabela 39 Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w powiecie głubczyckim w latach 2007-2014 ze względu na rodzaj miejsca

Charakterystyka miejsca zdarzenia			
Rodzaj miejsca	Głubczyce	Kietrz	Branice
Jezdnia	41	11	6
Chodnik, droga dla pieszych	2		
Droga dla rowerzystów	1		
Wjazd, wyjazd z posesji, pola		1	
Pobocze	1		
Parking, plac	1		
Razem	46	12	6

Źródło: Dane Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWIK).

PODSUMOWANIE

A. Liczba mieszkańców - **47 262 tys.**

Powierzchnia - **673 km²**

Długość dróg - **631,77 km**

Gęstość sieci drogowej - **96,85 km / 100 km²**

Drogi wg kategorii (długości):

DK - **22 km**

DW - **71,5 km**

DP - **336,47 km**

DG - **201,8 km**

Struktura sieci drogowej w %:

DK - **3,48%**

DW - **11,32%**

DP - **53,26%**

DG - **31,94%**

B. Skutki zdarzeń drogowych (2007-2014):

Kolizji - **1982**

Wypadki - **345**

**Biuro projektu:**

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

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

Zabitych - **38**

Rannych - **395**

C. Struktura zabitych:

Piesi - **9**

Inni - **29**

D. Średni wskaźnik zagrożenia za lata 2007-2014

1. Wskaźnik demograficzny 91,125 wypadków na 100 tys. mieszkańców

2. Wskaźnik demograficzny 8,04 zabitych na 100 tys. mieszkańców

Ciężkość wypadków- 38 zabitych na 345 wypadki= 11 zabitych/100 wypadków

Gęstość wypadków - 6,625 wypadków na 100 km

E. Wnioski

1. Słaba znajomość przepisów młodych kierowców szczególnie w zakresie wyprzedzania i zachowania się wobec pieszych.
2. Propagowanie używania elementów odblaskowych przez pieszych i rowerzystów podczas poruszania się poza teren zabudowanym.
3. Tworzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawiających bezpieczeństwo pieszych np. azyle, które spełniać będą swoją rolę (przykładowo azyle tzw. przesunięte, azyle z wyniesioną powierzchnią, czy wyniesione przejścia dla pieszych).
4. Właściwe oznakowanie i utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym (właściwe profilowanie przekrojów - szczególnie na łukach, likwidacja ubytków w nawierzchni) miejsc gdzie dochodzi do zdarzeń, których przyczyną jest nadmierna prędkość.

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

Na terenie Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 najczęstszą przyczyną wypadków jest nadmierna prędkość. W celu zmniejszenia prędkości z jaką poruszają się kierowcy, zaleca się zastosowanie środków uspokojenia ruchu. Należą do nich:

- odcinkowe zmiany rodzaju nawierzchni na drogach dwupasmowych dwukierunkowych,
- progi zwalniające,
- wyspy z odgiętym torem jazdy lub naprzemienne wyznaczanie miejsc parkingowych - w centrum wyłącznie na jezdni, równoległe do krawężnika.



Biuro projektu:

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

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

- zwężenie przekroju pasów ruchu z wprowadzeniem środkowej wysepki kanalizującej kierunku ruchu,
- optyczne zawężenie pasów ruchu za pomocą oznakowania poziomego
- ronda.

W celu likwidacji miejsc niebezpiecznych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020, w odniesieniu zarówno do ruchu samochodowego jak i do ruchu pieszego oraz rowerowego, proponuje się ogólne działania dotyczące:

- poprawy szorstkości nawierzchni na skrzyżowaniach i przed przejściami dla pieszych,
- budowę przejść dla pieszych z azylem „przesunięte”,
- unowocześnienie istniejących przejść poprzez zamontowanie ostrzegawczych świateł wmontowanych w jezdnię,
- lepsze oświetlenie przejść w nocy,
- usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.
- zastosowanie luster drogowych w miejscach słabo widocznych dla kierujących,
- budowę ścieżek rowerowych i pasów pieszo-rowerowych,
- ścinka poboczy umożliwi przystosowanie drogi do ruchu pieszego i rowerowego.

Rysunek 6 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 1



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Rysunek 7 Przykładowe rozwiązania mające na celu spowolnienie ruchu cz. 2

Biuro projektu:

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

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



1.4.1 Grodków

Najbardziej niebezpiecznym miejscem w Grodkowie jest odcinek DW 401 – Obwodnica, który ma zaledwie 6,5 km długości. Do wypadków dochodzi najczęściej na zjazdach w kierunku Lubczy, Wójtowic i Wojsławia.

We wszystkich trzech czarnych punktach proponuje się utworzenie rond w miejsce skrzyżowań oraz lepsze oświetlenie zjazdów i skrzyżowań nocą. Alternatywnym rozwiązaniem może być oznakowanie tych miejsc jako „czarny punkt” i wykonanie na jezdni oznakowania poziomego np. progów akustycznych oraz ograniczenie prędkości na obwodnicy Grodkowa.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

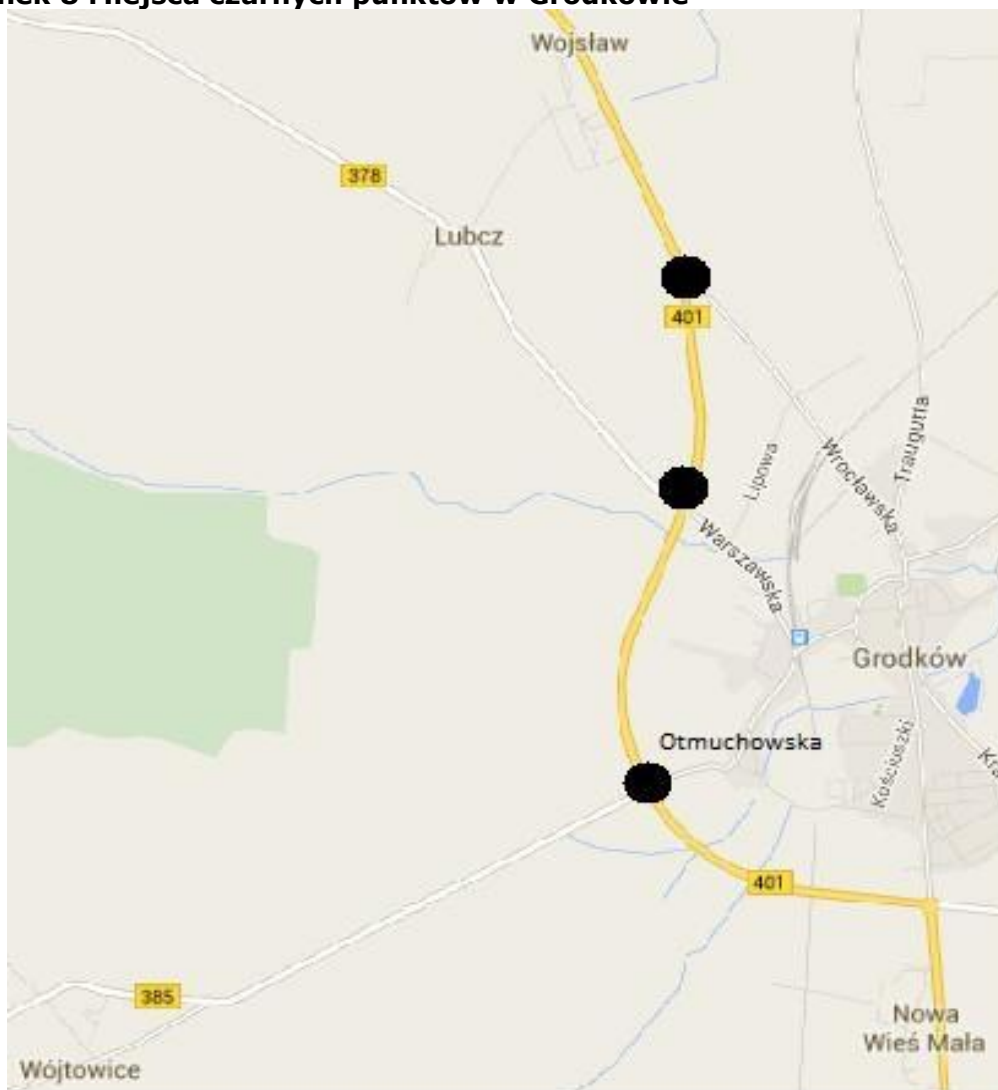
ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 8 Miejsca czarnych punktów w Grodkowie





Rysunek 9 Skrzyżowanie ul. Otmuchowska z DW385

Biuro projektu:

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

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



1.4.2 Powiat nyski

Paczków

W Paczkowie niebezpieczna jest obwodnica (DK46), cały odcinek od Frydrychowa po Kamienicę. Najbardziej odczuwalny jest brak lewoskrętów oraz ograniczeń prędkości przy skrzyżowaniach. Proponuje się zwiększenie liczby lewoskrętów na tej drodze oraz wprowadzenie ograniczenia prędkości w pobliżu skrzyżowań.

Na DK 46 w rejonie miejscowości Kamienica, znajduje się nasyp który znacznie ogranicza widoczność. Proponuje się zniwelowanie go. W tym miejscu kierujący poruszają się z nadmierną prędkością, zaleca się wprowadzenie znaków ograniczających prędkość. W celu zwiększenia bezpieczeństwa na skrzyżowaniu, proponuje się wprowadzenie oświetlenia.

Co więcej, proponuje się ustawienie fotoradaru w miejscowości Ścibórz, przez którą przebiega droga krajowa 46.



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 10 Paczków, okolice Kamienicy



Otmuchów

Obwodnica Otmuchowa w ciągu DK46 – wyjazd na obwodnicę pomimo wybudowania sygnalizacji świetlnej nadal jest niebezpieczny.

Skrzyżowanie w kierunku Wójcic uznawane jest za bardzo niebezpieczne. Aby zwiększyć jego bezpieczeństwo, zaleca się jego przebudowę, oświetlenie oraz budowę chodnika.



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 11 Otmuchów, Wójcice



Nysa

DK41 przy Vendo Parku – cykle świateł są niedostosowane do ruchu, zaleca się ich regulację. Proponuje się rozbudowanie w tym miejscu infrastruktury drogowej o ścieżki rowerowe. Przejścia dla pieszych są usytuowane w niedogodnych dla pieszych miejscach, proponuje się ich przesunięcie.

W centrum Nysy potrzebna jest poprawa oświetlenia przejść dla pieszych, ponieważ piesi nie są wystarczająco widoczni na drodze. Zaleca się usytuowanie przejść na wzniesionych progach zwalniających, co spowoduje, że kierujący pojazdem będą musieli zwolnić do 30km/h. Ponadto rekomenduje się wprowadzenie dodatkowych sygnalizatorów na chodniku i pasie rozdzielającym. Sygnalizatory bramowe nie są dostatecznie widoczne przy jeździe pod słońce. Azyl dla pieszych jest za wąski, proponuje się jego poszerzenie.

Rysunek 12 Przykład przejścia połączonego z progiem zwalniającym



Biuro projektu:

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

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



Ronda – proponuje się odsunięcie przejść dla pieszych od rond, co zmniejszy korki tworzące się w momencie, gdy na przejściu pojawi się pieszy. W związku ze dużym natężeniem ruchu w Nysie, ronda, które nie są przystosowane do takiej ilości pojazdów, tworzą korki. Zaleca się ich powiększenie, co doprowadzi do zwiększenia ich przepustowości.

Wykres 20 Rondo imienia Władysława Sikorskiego w Nysie



W związku z częstym zakorkowaniem centrum Nysy, rekomendowane jest utworzenie specjalnych pasów dla autobusów oraz dostosowanie dla nich sygnalizacji świetlnej w taki sposób, aby pojazdy mogły omijać korki.



Głuchołazy

W Głuchołazach najbardziej niebezpiecznym miejscem jest DK40, odcinek Głuchołazy-Prudnik przez Wierzbiec. Należałoby stworzyć pobocze dla pieszych i rowerzystów, które byłyby oddalone od skrajni drogi.

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

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

Rysunek 13 Głuchołazy, droga krajowa nr 40



Korfantów

Stan dróg w Korfantowie jest w większości niezadowolający, co zwiększa niebezpieczeństwo dla uczestników ruchu. Zaleca się modernizację nawierzchni m.in. na ulicach: Szkolnej, Kilińskiego, 3-go Maja (na odcinku do ośrodka zdrowia), Targowej oraz Parkowej.

Rysunek 14 Przykład zniszczonej nawierzchni drogi w Korfantowie, ul. 3-go Maja



Biuro projektu:

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

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



Łambinowice

Uwagę należy zwrócić na skrzyżowanie drogi krajowej nr 46 (72,2 km) z drogą powiatową nr 1536 O, prowadzącą do miejscowości Malerzowice Wielkie. Z uwagi na występujące na skrzyżowaniu łuki, pionowy i poziomy oraz duże natężenie ruchu pojazdów ciężkich, dojeżdżających do znajdujących się w pobliżu żwirowni, skrzyżowanie to jest uznawane za jedno z najniebezpieczniejszych na DK46. Potwierdzają to statystyki, z których wynika, że w ciągu ostatnich pięciu lat miały tu miejsce 54 zdarzenia drogowe, w tym 9 wypadków, w których 2 osoby zginęły, a 13 zostało rannych. Znaczną poprawę bezpieczeństwa, można uzyskać poprzez wybudowanie na skrzyżowaniu pasa do lewoskrętu (jadąc z miejscowości Grabin) oraz wybudowanie pasa ruchu powolnego przy wyjeździe z Malerzowic w kierunku Niemodlina (wzniesienie).



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 15 Łambinowice, skrzyżowanie DK46 z drogą na Malerzowice Wielkie



Skoroszyce

W celu poprawy bezpieczeństwa, zaleca się wybudowanie obwodnicy wsi Stary Grodków (w ciągu drogi 401). Pozostałe trasy na terenie gminy to drogi lokalne, powiatowe i gminne, często nieutwardzone co zaleca się zmienić.

Istnieje potrzeba remontów dróg pomiędzy niektórymi wsiami oraz rozbudowa infrastruktury w nowopowstających osiedlach.

Na terenie gminy istnieje ponadto potrzeba budowy i modernizacji chodników wzdłuż dróg. Brak odpowiedniej infrastruktury dla pieszych zmniejsza bezpieczeństwo osób, które z nich korzystają.

Mieszkańcy gminy Skoroszyce często korzystają z rowerów. Istnieje ścieżka relacji Grodków – Stary Grodków, nadal jednak brakuje tu tras rowerowych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drodze wojewódzkiej i krajowej). Zaleca się uzupełnienie brakujących odcinków.

Oprócz naprawy nawierzchni dróg w gminie Skoroszyce, proponuje się również zadbanie o infrastrukturę towarzyszącą (przejścia i oświetlenie).

Rysunek 16 Skoroszyce, DW 401. Potrzeba stworzenia pasa dla rowerów



Biuro projektu:

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

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

1.4.3 Powiat prudnicki

Biała

Droga z Białej do Prudnika (ul. Prudnicka) nie jest bezpiecznym miejscem dla pieszych i rowerzystów. Zaleca się utworzenie pasa pieszo-rowerowego, który będzie oddalony od skrajni drogi, stanowiąc w ten sposób bezpieczną strefę ruchu dla osób, które nie poruszają się samochodami.



Rysunek 17 Droga z Białej do Prudnika

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

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



Lubrza

Aleja Lipowa jest niebezpieczna ze względu na dużą ilość drzew rosnących w skrajni drogi. Są to zabytkowe okazy lip. Nie można poszerzyć drogi ani wyciąć drzew. W tym miejscu obowiązuje znak ograniczający prędkość do 60km/h. W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaleca się postawienie w tym miejscu fotoradaru który zmniejszy prędkość z jaką będą poruszać się kierowcy.



Rysunek 18 Lubrza, Aleja Lipowa



Biuro projektu:

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

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

DW 414 – droga wojewódzka w Lubrzy jest niebezpiecznym miejscem, w którym zarejestrowano śmiertelny wypadek z udziałem pieszego. Rekomendowane jest lepsze oznakowanie drogi i oświetlenie przejścia dla pieszych w miejscu przedstawionym na poniższym zdjęciu.

Rysunek 19 DW 414 Lubrza





Prudnik

Na ulicy Kościuszki dochodzi do największej liczby wypadków z udziałem rowerzystów. W celu zwiększenia ich bezpieczeństwa, proponuje się poszerzenie drogi o pas pieszo-rowerowy.

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

Rysunek 20 Prudnik – ul. Kościuszki

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



Ścieżki rowerowe – w Prudniku ścieżki rowerowe nie są komfortowe ze względu na częste wahania wysokości powstałe w wyniku występowania wjazdów do posesji. Przykład rozwiązania tego problemu, przedstawia poniższa fotografia.

Rysunek 21 Przykład rozwiązania problemu istnienia licznych wjazdów na posesje w ciągu ścieżki rowerowej



Biuro projektu:

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

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

Prudnik ul. Gimnazjalna – ulica Gimnazjalna oddziela szkołę od biblioteki, z której korzystają uczniowie. Niestety nie ma w pobliżu przejścia dla pieszych, w związku z czym uczniowie nie mogą bezpiecznie przekraczać drogi. Proponowanym rozwiązaniem tego problemu jest utworzenie przejścia dla pieszych.



Rysunek 22 Prudnik – ul. Gimnazjalna

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



1.4.4 Powiat głubczycki

Bogdanowice-Kolonia w powiecie Głubczyckim, stan nawierzchni na skrzyżowaniu w kierunku Głubczyc jest w złym stanie, proponuje się wymianę nawierzchni na nową.



Rysunek 23 Nawierzchnia na odcinku Bogdanowice Kolonia



Biuro projektu:

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

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

Nawierzchnia drogi z Branice do Głubczyc (szczególnie odcinek Branice-Bliszczyce) jest w niezadowolającym stanie, co stwarza ryzyko wypadku. Proponowanym rozwiązaniem jest wymiana nawierzchni na nową.

Rysunek 24 Nawierzchnia na odcinku Branice-Bliszczyce





Zaleca się wymianę nawierzchni na ulicach Niepodległości i Sienkiewicza w Głubczycach.

Biuro projektu:

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

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

Rysunek 25 Nawierzchnia w Głubczycach na ul. Sienkiewicza



Droga wojewódzka 416 jest wąska, w związku z czym dochodzi na niej do wypadków z udziałem rowerów i innych pojazdów. Powinno się poszerzyć ją o ścieżkę rowerową, która byłaby oddalona od skrajni drogi.

Rysunek 26 Głubczyce DW 414



1.5 Nyska Wizja Zero – cele do osiągnięcia dla minimalizacji wypadków



Cel główny

Uwzględniając:

- wyniki przeprowadzonych analiz i diagnozę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych i wojewódzkich na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020,
- działania programowane w ramach Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT Polski 2005,
- doświadczenia z realizacji programów unijnych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak też doświadczenia poszczególnych państw w tym zakresie (w szczególności Szwecji (Wizja ZERO) i Holandii (Zrównoważone bezpieczeństwo), tj. państw, gdzie wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ze wszech miar godny naśladowania), zaproponowano następujący cel główny (strategiczny) Nyskiej Wizji Zero:

Celem głównym jest osiągnięcie zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci drogowej partnerstwa, polegającej na znacznym ograniczeniu liczby wypadków, w szczególności z ofiarami śmiertelnymi.

Realizacja celu w formie ilościowej to zmniejszenie liczby wypadków i wypadków z ofiarami śmiertelnymi o co najmniej 50% w okresie do 2022 r. Aktualnie liczba wypadków w latach 2007-2014 na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020 wynosi:

- powiat nyski – 787,
- powiat prudnicki – 258,
- powiat głubczycki – 345,
- gmina Grodków – 90.
- Razem: 1 480.

Liczba wypadków w okresie do roku 2022 nie powinna być większa niż 740.

Aktualnie liczba wypadków śmiertelnych w latach 2007-2014 na obszarze Partnerstwa Nyskiego wynosi:

- powiat nyski – 101,
- powiat prudnicki – 44,
- powiat głubczycki – 31,
- gmina Grodków – 12.
- Razem: 188.

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

Pożądanym jest, aby liczba wypadków śmiertelnych do roku 2022 nie była większa niż 94 wypadki, co stanowiłoby zmniejszenie skutków w porównaniu do okresu 2007-2014 r. o ok. 50%.

Postać liczbowa celu zaproponowano dla okresu przyszłych 7 lat uwzględniając dane ze statystyk policji z okresu ostatnich 7 lat.

Realizacja tej optymistycznej prognozy wymaga kontynuacji wielokierunkowych działań zmniejszających dotychczasowy poziom wypadkowości i śmiertelności na drogach.

Cele pośrednie – etapowanie

Chcąc usystematyzować działania profilaktyczne zapobiegające wypadkom na terenie gmin i powiatów wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego, wyróżnione zostały 2 etapy w realizacji celu głównego: I – do 2018 r. i II – do 2022 r.

Cel ilościowy dla etapu I, to obniżenie liczby wypadków o 22% (do poziomu 1302 w 2018 r.) oraz liczby wypadków śmiertelnych o 18% (do poziomu 154 wypadki w 2018 r.). Etap II zakłada obniżenie o 50% liczby wypadków w stosunku do okresu 2007-2014 (do poziomu 740 w 2022 r.) oraz liczby wypadków śmiertelnych również o 50% (do poziomu 94 w 2022 r.).

Podobnie jak w przypadku celu głównego, osiągnięcie prognozowanych wartości wymagać będzie intensywnych zabiegów instytucji i organizacji odpowiedzialnych za stan bezpieczeństwa na drogach.

Cele szczegółowe

Uwzględniając wyniki wcześniejszych analiz i diagnozy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego, realizacja celu głównego mającego charakter strategiczny, wymaga zastosowania odpowiednio ukierunkowanych środków działania. Ponieważ skuteczność tych działań będzie wymagać kompleksowego, wielokierunkowego podejścia, wyodrębniono przedmioty/podmioty, które powinny być poddane oddziaływaniu czy też użyte w działaniach.

Z tego względu wyróżniono 5 celów szczegółowych, pomocniczych w realizacji celu głównego, których osiągnięcie warunkowane jest skutecznością działań priorytetowych, wykonywanych w następujących dziedzinach:

- organizacyjnej (d1),
- edukacyjnej (d2),
- nadzorowania ruchu (d3),
- infrastrukturalnej (d4).

Postulowane (wstępnie – do weryfikacji) zadania w poszczególnych dziedzinach, związane z realizacją wyróżnionych celów i ich priorytetów przedstawiono w dalszej części opracowania.

Cele szczegółowe i ich priorytety są następujące:

Dostosowanie istniejącego systemu organizacyjnego bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego do potrzeb realizacji celu generalnego i celu pośredniego, które to cele zostały wyrażone liczbą wypadków i ofiar; dostosowanie powinno zdynamizować i rozszerzyć obszarowo planowane działania w granicach Partnerstwa.

Dostosowanie powinno dać pełniejszą integrację środowisk i być odniesione do jednostek administracji rządowej i samorządowej wraz z działającymi w tych jednostkach osobami funkcyjnymi. Powinno polegać też ono na włączeniu w nurt prac organizacji pozarządowych (również mediów) działających na polu związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego, jak również przyczynić się do wzajemnych powiązań poszczególnych jednostek podczas wykonywania działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (obowiązki statutowe i kompetencje).

W realizacji tego celu priorytetami są:

- A.1 doprowadzenie do zadań, optymalnej struktury organizacyjnej bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenie Partnerstwa Nyskiego,
- A.2 zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego przez tę strukturę (w tym promocja idei bezpieczeństwa ruchu drogowego za pośrednictwem dostępnych środków – informacje, banery, media, konkursy itp.).

Kształtowanie bezpiecznych postaw użytkowników dróg w zakresie uczestniczenia w ruchu drogowym w zakresie popularyzacji idei bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez informacje, promocję tej idei oraz edukację ludzi, ze szczególnym naciskiem na nieprzekraczanie bezpiecznej prędkości, stosowanie pasów bezpieczeństwa oraz niestosowanie używek (np. alkoholu). Edukacja dzieci i młodzieży w szkołach (zasady ruchu drogowego, obowiązki pieszych, konkursy wiedzy, miasteczka ruchu drogowego) powinna być ciągła. Podobnie, szkolenia dla osób skierowanych na uzupełnienie wiedzy lub chcących poprawić swoje umiejętności jako uczestników ruchu drogowego, powinny być organizowane cały czas. Ważna jest ich dostępność, co oznacza, że kursy powinny być organizowane na szczeblu gminnym. Ponadto, edukację należy również oprzeć o wiedzę na temat korzyści wynikających ze stosowania zabezpieczeń typu pasy ochronne.

Przy realizacji tego celu priorytetami o zróżnicowanej strukturze, wynikającej z przyczyn zagrożenia wypadkowego i minimalizacji jego skutków, są:

- B.1. młodzi kierowcy,
- B.2. prędkość jazdy,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Biuro projektu:

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

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

B.3. pasy bezpieczeństwa,

B.4 walka z nietrzeźwością uczestników ruchu i stosowaniem przez nich wszelkiego rodzaju środków odurzających.

Wdrożenie warunków umożliwiających bezpieczne korzystanie z dróg przez pieszych, dzieci i rowerzystów. Z praktyki wynika, że skuteczną poprawę bezpieczeństwa osiąga się najczęściej poprzez zapewnienie segregacji poziomej (lub pionowej) ruchu pieszego i rowerzystów od ruchu pojazdów samochodowych. Skuteczne jest również wymuszenie ograniczonej prędkości ruchu pojazdów w miejscach, gdzie najczęściej dochodzi do kolizji – przecinania się torów ruchu pieszych, rowerzystów i innych pojazdów, a więc w pierwszej kolejności na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów oraz na ich skrzyżowaniach. W wybranych przypadkach uzasadnione jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej. W terenie zabudowanym przydatne może być wprowadzenie (nowych) stref ruchu uspokojonego lub stref ruchu pieszego.

Podczas realizacji tego celu, priorytetowo należy skierować działania (zadania) na niechronionych uczestników ruchu:

- C.1. pieszych,
- C.2. dzieci,
- C.3. rowerzystów.

Utrzymanie, eksploatacja i budowa bezpiecznej infrastruktury drogowej – poprawa stanu utrzymania dróg i prowadzenie kontroli warunków drogowych z odpowiednim reagowaniem w razie potrzeby w odniesieniu do parametrów geometrycznych (wraz z pewnymi korektami geometrii typu wydzielony pas w lewo, stosowanie rozwiązań typu drogi wybaczące błędy kierującym) i cech nawierzchni, widoczności podłużnej i poprzecznej, nadmiernej dostępności jezdni drogi z otaczającego zagospodarowania w stosunku do wymagań wynikających z klasy funkcjonalno-technicznej tej drogi oraz włączenie do ruchu nowych odcinków dróg, zwłaszcza dwujezdniowych i bezkolizyjnych, których realizacja jest poprzedzona audytem Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dokumentacji wykonawczej oraz usprawnianie stosowanych metod zarządzania ruchem z wykorzystaniem, w miarę możliwości finansowych, nowoczesnych technologii ITS w zarządzaniu. Ponadto działaniami, które należy podjąć podczas realizacji tego celu, jest usprawnienie nadzoru ruchu, zwłaszcza nad zachowaniami kierujących pojazdami (np. fotoradary, prewencyjne działania policji).

Priorytetami w realizacji tego celu są:

- D.1. techniczne i funkcjonalne przeglądy dróg (w szczególności w miejscach niebezpiecznych),
- D.2. efektywne zarządzanie ruchem, w szczególności na najbardziej obciążonych odcinkach dróg,



Biuro projektu:

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

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

- D.3. stosowanie bezpieczniejszych rozwiązań dla sieci drogowej miejskiej i zamiejskiej,
- D.4. bezpieczne otoczenie dróg (bariery energochłonne, pobocze wolne od przeszkód itp.).

Zadania, które należy przeprowadzić w poszczególnych dziedzinach, związane z realizacją wyróżnionych celów i ich priorytetów przedstawiono w poniższych tabelach.

Cel A – priorytety A.1 i A.2

Dziedzina d1 Struktury systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze Partnerstwa

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
1.A.1/1	Powołanie Powiatowych rad BRD i powiatowych inspektoratów BRD	A	A.1
1.A.2/2	Wypracowanie zasad współpracy między instytucjami, które będą wdrażać strategię		A.2
1.A.2/3.	Utworzenie systemu informacji o BRD, ciągły monitoring stanu BRD, raporty z monitoringu i komunikacja społeczna		
1.A.2/4	Zapewnienie środków finansowych na wykonanie zadań		

Cel B – Priorytet B1 (Młodzi kierowcy)

Dziedzina d2 i d3 (edukacja i nadzór nad ruchem)

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B.1/1	Przygotowanie odpowiednich materiałów edukacyjnych pod kątem młodych kierowców	B	B.1

**Biuro projektu:**

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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B.1/2	Uzupełniające szkolenie aktywnych kierujących wykonywane po pewnym czasie od uzyskania prawa jazdy	B	B.1
d 2.B.1/3	Wzmoczenie kontroli drogowej młodych kierowców	B	B.1

Cel B – Priorytet B2 (Prędkość jazdy)

Dziedzina d2. Edukacja w zakresie uświadomienia potrzeby i ukazania skutków przestrzegania bezpiecznej prędkości w ruchu drogowym

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d.2.B.2/1	Przygotowanie odpowiednich materiałów edukacyjnych dla kierujących	B	B.2
d.2.B. 2/2	Przygotowanie materiałów informacyjnych dla uczestników ruchu drogowego dot. bezpiecznej prędkości	B	B.2
d.2.B.2/3	Zorganizowanie kampanii poświęconej bezpiecznej prędkości w obszarach Partnerstwa	B	B.2
d.2.B.2/4	Lokalne konkursy ze znajomości przepisów	B	B.2
d.2.B.2/n	Inne, służące realizacji priorytetu	B	B.2

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem drogowym



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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.B.2/1	Ustalenie (weryfikacja) zasad kontroli prędkości, ze szczególnym uwzględnieniem drogowych odcinków niebezpiecznych na terenie poszczególnych miejscowości i poza nimi	B	B.2
d3.B.2/2	Zwiększenie liczby stanowisk automatycznej kontroli prędkości, w szczególności na trasach o dużym udziale ruchu turystycznego i miejscach/odcinkach niebezpiecznych	B	B.2
d3.B.2/4	Zwiększenie nadzoru nad ruchem pojazdów na terenach zurbanizowanych (miejscowości)	B	B.2
d3.B.2/n	Inne działania	B	B.2

Dziedzina d4. Infrastruktura drogowa

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.B.2/1	Dokonanie przeglądu dróg pod kątem weryfikacji zasadności zastosowanych ograniczeń/ podwyższeń prędkości, w celu wdrożenia zasady wiarygodności stosowanych limitów oraz stosowanego oznakowania (aspekt jednorodności)	B	B.2
d4.B.2/2	Zarządzanie prędkością w obszarach zurbanizowanych	B	B.2
d4.B.2/3	Spowalnianie prędkości ruchu na drogach wlotowych i na terenie miejscowości bez obwodnic (rejon koncentracji wypadków)	B	B.2

**Biuro projektu:**

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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.B.2/4	Uspokajanie ruchu na drogach w obszarach mieszkaniowych	B	B.2
d4.B.2/5	Dokonanie przeglądu miejsc niebezpiecznych na drogach pod kątem właściwego użytkownika drogi przez uczestników ruchu	B	B.2
d4.B.2/6	Poprawa bezpieczeństwa na odcinkach jednojezdniowych gdzie występowały dotychczas zderzenia czołowe (segregacja kierunków – znaczne ograniczenie prędkości)	B	B.2
d4.B.2/7	Segregacja ruchu pojazdów i pieszych/rowerzystów (chodniki, wygradzenia, sygnalizacja świetlna zwykła i akomodacyjna, przejścia dla pieszych na innym poziomie, przejścia labiryntowe itp.)	B	B.2
d4.B.2/n	Inne zabiegi	B	B.2

Cel B – Priorytet B3 (Pasy bezpieczeństwa)**Dziedzina d2: Edukacja**

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B3/1	Przygotowanie materiałów i akcje informujące o obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa i korzyściach, które z tego wynikają	B	B.3
d 2.B3/n	Inne działania (np. zachęcanie do montowania pasów w pojazdach, które nie posiadają takiego wyposażenia)	B	B.3



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

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

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.B.3/1	Prowadzenie kontroli używania pasów bezpieczeństwa	B	B.3
d 3.B3/n	Inne działania kontrolne	B	B.3

Cel B – Priorytet B4 (Alkohol i inne używki)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.B.4/1	Przygotowanie materiałów do prowadzenia akcji edukacyjnej	B	B.4
d 2.B.4/2	Akcje informacyjne w mediach lokalnych poświęcone priorytetowi	B	B.4

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 3.B.4/1	Przygotowanie zasad (miejsca, zakres) kontroli trzeźwości	B	B.4
d 3.B.4/2	Wzmoczenie kontroli trzeźwości kierujących	B	B.4



Cel C – Priorytet C1 (Piesi)

Dziedzina d2: Edukacja w zakresie bezpiecznych zachowań

Biuro projektu:

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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 2.C.1/1	Przygotowanie materiałów edukacyjnych (zasady poruszania się, plakaty, odbłaski, inne środki)	C	C.1
d2.C.1/2	Edukacja w zakresie zasad ruchu pieszego (zachowania w ruchu, przekraczanie jezdni)	C	C.1

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3 C.1/1	Przeгляд miejsc, w których dochodziło do potrażeń pieszych i opracowanie wniosków (m.in. weryfikacja czy usytuowanie przystanków autobusowych przy wąskich jezdniach jest bezpiecznie oddalone od skrajni drogi)	C	C.1
d3 C.1/2	Wzmocnienie nadzoru nad ruchem pieszym, w szczególności w miejscach potrażeń pieszych (niezależnie od tego kto był winny)	C	C.1

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.C.1/3	Opracowanie projektowe wniosków z ww. przeglądu (zmiany i uzupełnienia w organizacji ruchu, dodatkowe wyposażenie odcinków dróg w chodniki,	C	C.1



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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
	przejścia dla pieszych, nakierowanie ruchu na przejście)		
d4.C.1/n	Inne działania	C	C.1

Cel C – Priorytet C2 (Dzieci)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2 C.2/1	Przygotowanie materiałów edukacyjnych (zasady poruszania się, plakaty, obowiązkowe odblaski, inne środki)	C	C.2
d2 C.2/2	Edukacja szkolna nt. zasad ruchu pieszego (zachowania się w ruchu, przekraczania jezdni, korzystania z poboczy itp.)	C	C.2

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.C.2/1	Przegląd dróg, którymi dzieci docierają do szkół (szczególnie pod kątem miejsc oczekiwania na gimbusy, przystanków transportu zbiorowego) i opracowanie wniosków	C	C.2
d3.C.2/2	Zwiększony nadzór w zakresie sposobu docierania dzieci do szkół w celu eliminacji błędnych/niebezpiecznych zachowań	C	C.2



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

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

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.C.2/1	Analiza wniosków z dokonanego przeglądu	C	C.2
d4.C.2/2	Opracowanie projektowe wniosków z ww. przeglądu (oznakowanie, sygnalizacja świetlna, chodniki, przejścia przez jezdnię bez i z sygnalizacją, azyle na jezdniach szerszych niż 7 m itp.)	C	C.2
d4.C.2/3	Wdrożenie usprawnień	C	C.2

Cel C – Priorytet C3 (Rowerzyści)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.C3/1	Przygotowanie dla użytkowników rowerów materiałów edukacyjnych i programu szkoleń, akcji bezpiecznych zachowań, we współpracy z klubami cyklistów	C	C.3
d2.C3/2	Szkolenia i inne działania	C	C.3

Dziedzina d3: Nadzór nad ruchem

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 3.C.3/1	Przegląd dotychczasowych miejsc potrażeń rowerzystów i opracowanie wniosków	C	C.3



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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 3.C.3/2	Uruchomienie nadzoru ruchu w rejonach potrażeń	C	C.3

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.C.3/1	Analiza wniosków z przeglądu (ocena warunków ruchu rowerowego w obszarach partnerstwa)	C	C.3
d 4.C.3/2	Przygotowanie programu poprawy sytuacji	C	C.3

Cel D – Priorytet D1 (Przeglądy dróg)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.D1/1	Opracowanie (ew. weryfikacja) zasad prowadzenia technicznych i funkcjonalnych przeglądów dróg (oraz obiektów) pod kątem zagrożenia BRD	D	D1
d2.D1/2	Ew. szkolenia kadry do prowadzenia przeglądów	D	D1

Cel D – Priorytet D2 (zarządzanie ruchem)

Dziedzina d2: Edukacja

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.D2/2	Przygotowanie	D	D.2

**Biuro projektu:**

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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d2.D2/2	Informowanie społeczeństwa o planowanych działaniach (formy do wypracowania)	D	D.2
d2.D2/n	Inne działania	D	D.2

Dziedzina d3: Nadzór ruchu

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d3.D2/1	Krytyczna ocena obowiązujących zasad zarządzania ruchem przez zarządy drogowe	D	D.3
d3.D2/2	Wypracowanie zasad zarządzania w nawiązaniu do posiadanych środków technicznych	D	D.3
d 3.D2/3	Przygotowanie kadry do wykonywania nowych obowiązków	D	D.3
d3.D2/4	Intensyfikacja nadzoru ruchu wg przyjętych zasad	D	D.3
d3.D2/n	Inne działania	D	D.3

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.D2/1	Przegląd stanu i funkcjonowania systemów oznakowania dróg (szczególnie limitowania prędkości, zjawiska nadmiaru znaków) i jego ocena	D	D.3



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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d4.D2/2	Uzupełnienie brakujących elementów	D	D.3
d4.D2/3	Rozszerzenie systemu oznakowania dynamicznego dróg – w pierwszej kolejności odcinki o dużym natężeniu ruchu i największym zagrożeniu wypadkowym (znaki zmiennej treści, elektroniczny monitoring sytuacji drogowych w wybranych rejonach)	D	D.3
d2.D2/n	Inne działania	D	D.3

Cel D – Priorytet D3 (Bezpieczniejsze rozwiązania stosowane w sieci drogowej miejskiej i zamiejskiej)

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.D.3/1	Eliminacja miejsc najbardziej niebezpiecznych, w szczególności skrzyżowań, środkami niewymagającymi większych nakładów finansowych (usuwanie nieprawidłowości geometrii skrzyżowań i stref je poprzedzających, usuwanie błędów w oznakowaniu, poprawa widoczności – wycinka krzewów).	D	D.3
d 4.D.3/2	Jw. lecz w przypadku niezbędnych i kosztowniejszych działań (przebudowa kolizyjnych skrzyżowań na małe ronda)	D	D.3
d 4.D.3/3	Objęcie audytem BRD projektów budowy, przebudowy dróg, w szczególności o prognozowanym dużym SDR (średnim dobowym ruchu)	D	D.3



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

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

Zadanie (oznaczenie)	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.D.3/4	Uspokajanie ruchu w strefach zamieszkania	D	D.3

Cel D – Priorytet D4 (Bezpieczne otoczenie drogi)

Dziedzina d4: Infrastruktura

Zadanie	Zakres	Związek ze Strategią	
		Cel szczegółowy	Priorytet
d 4.D.4/1	Przegląd otoczenia drogi w rejonach wypadków związanych z najechaniem na przeszkody	D	D.4
d 4.D.4/1	Usuwanie przeszkód	D	D.4

Opolska Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w planie na lata 2015-2016 wyznaczyła zadania dla poszczególnych jednostek organizacyjnych administracji rządowej (i nie tylko) w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie opolskim, a tym samym na terenie Partnerstwa Nyskiego. Skrupulatne realizowanie wyznaczonych zadań wpłynie pozytywnie na osiąganie wyżej wymienionych celów w przewidzianej formie i czasie. Zadania wyznaczone przez Opolską Wojewódzką Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmują następujące działania:

1. Zadanie pod nazwą „Bezpieczny człowiek” koordynowane ma być przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, Kuratorium Oświaty oraz Inspektorat Transportu Drogowego.
 - a) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Komendę Wojewódzką Policji w Opolu** będą obejmować następujące obszary tematyczne:

„Bezpieczna trasa” i „Bezpieczny weekend” – zapewnianie bezpieczeństwa kierującym i pieszym w czasie wyjazdów świątecznych i weekendowych. Ujawnianie i piętnowanie nieprawidłowych zachowań kierujących, pieszych oraz eliminowanie z ruchu kierujących znajdujących się w stanie po spożyciu alkoholu lub innego środka odurzającego. „Alkohol i narkotyki” – ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących znajdujących się w stanie nietrzeźwości bądź będących pod wpływem środków



Biuro projektu:

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

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

odurzających. Działania cykliczne – jednodniowe. „Pasy” – egzekwowanie od kierujących jazdy z zapiętymi pasami bezpieczeństwa oraz stosowanie fotelików dla dzieci. Działania cykliczne – jednodniowe. „Truck” i „Bus” oraz „Bezpieczny autokar” – ujawnianie i eliminowanie nieprawidłowości związanych z wykonywaniem usługi transportu osób (szczególnie dzieci i młodzieży) i rzeczy. „Bezpieczne wakacje” – zapewnianie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, w tym w miejscowościach wypoczynkowych. „Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego” – kształtowanie bezpiecznych postaw pieszych i rowerzystów na docinkach dróg bez wydzielonych chodników i ścieżek rowerowych. „Bezpieczna droga do szkoły” – czuwanie nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym w rejonach szkół i drogach prowadzących do placówek oświatowych, w początkowym okresie nauki następującym po przerwie wakacyjnej.

b) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego** będą obejmować następujące obszary tematyczne:

Organizacja turniejów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego i motoryzacyjnych. „Bezpieczny rowerzysta” – organizacja sprawdzenia kwalifikacji na kartę rowerową z wykorzystaniem miasteczka ruchu drogowego. „Pierwsza pomoc przedmedyczna” – szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy prowadzone dla młodzieży szkolnej i kierowców. „Bezpieczna droga do szkoły” – organizacja imprez związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego dla uczniów klas pierwszych w szkołach podstawowych. „Bezpieczny młody kierowca” – organizacja prezentacji multimedialnych związanych z bezpieczeństwem na drogach w szkołach ponadgimnazjalnych. „Bądź widoczny na drodze” – akcja skierowana do uczniów klas pierwszych w szkołach podstawowych, mająca na celu rozpowszechnienie używania elementów odblaskowych. Skoordynowane działania prewencyjne w zakresie zmniejszania liczby ofiar wypadków śmiertelnych i wypadków na drogach. Wykorzystanie wszelkich środków medialnych do propagowania właściwych zachowań na drodze oraz szkolenie kadr w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pomoc dla szkół: pedagogiczna, programowa i materialna w zakresie wychowania dla bezpieczeństwa. Reeducacja kierowców oraz tworzenie materiałów edukacyjnych w celu podnoszenia świadomości w zakresie skutków wypadków drogowych. Zorganizowanie szkolenia dla przedstawicieli starostw, odpowiedzialnych za nadzór Ośrodków Szkolenia Kierowców i Stacji Diagnostycznych. Wykorzystanie do szkoleń na kartę rowerową miasteczka ruchu drogowego na terenie WORD Opole.

c) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Kuratorium Oświaty** będą obejmować poniższe obszary tematyczne:

Akademia Bezpiecznego Kierowcy – „Przyhamuj, życie przed Tobą”. Profilaktyka agresji i przemocy w szkole (inspirowanie szkół i placówek oświatowych do podejmowania systematycznych działań profilaktycznych i wychowawczych mających na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego,



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

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

respektującego i szanującego prawa innych). Edukacja włączająca uczniów niepełnosprawnych (promowanie działań edukacyjnych mających wpływ na kulturę i bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego – Turniej dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego dla szkół specjalnych). Organizacja konferencji dla dyrektorów szkół oraz nauczycieli wychowania komunikacyjnego (cel: integracja i ujednoczenie systemu nauczania pierwszej pomocy w województwie opolskim). Warsztaty pierwszej pomocy dla uczniów szkół województwa opolskiego. Pokaz pierwszej pomocy w wypadkach komunikacyjnych (I LO w Prudniku – mistrzostwa województwa).

d) Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Inspektora Transportu Drogowego** będą obejmować działania polegające na przeprowadzeniu kontroli uprawnień oraz czasu pracy kierowców zawodowych.

2. Kolejne zadanie, pod nazwą „Bezpieczne drogi”, koordynowane ma być przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.

Zadania przeznaczone do koordynowania przez **Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego** będą obejmować monitorowanie efektów stosowania środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zarządców dróg. Co więcej, Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego będzie odpowiedzialny za dokonywanie przeglądu dróg i dokumentowanie zadań do wykonania oraz za klasyfikację odcinków niebezpiecznych.

3. Kolejne zadanie, pod nazwą „Bezpieczna prędkość”, koordynowane będzie przez Komendę Wojewódzką Policji w Opolu. Działania w tym obszarze opierać się będą głównie na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do obowiązujących ograniczeń prędkości oraz spowolnienia i uspokojenia ruchu. Działania będą cykliczne – jednodniowe.

Zadanie „Bezpieczny dojazd” koordynowane będzie przez **Inspektorat Transportu Drogowego**. Działania wykonywane w jego ramach będą obejmować kontrole masy, wymiarów i nacisków na osie pojazdów ciężarowych i dokonywane będą w wyznaczonych punktach. Kontrole autobusów dowożących dzieci i młodzież do szkół – akcja „GIMBUS”. Kontrola stanu technicznego pojazdów oraz kontrola pojazdów pod kątem poziomu emisji szkodliwych substancji w spalinach, a także jakości paliwa w zbiorniku. Działania edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowane do dzieci i młodzieży szkół podstawowych i ponadpodstawowych. „Stolik Inspekcyjny” – działania o charakterze edukacyjnym dla użytkowników pojazdów konstrukcyjne przeznaczonych do przewozu pow. 9 osób wraz z kierowcą i samochodów ciężarowych o dmc pow. 3,5 t.

4. Ostatnim zadaniem są działania z obszaru „Ratownictwo”. Koordynatorem takich zadań ma być **Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego**. Działania mają obejmować propagowanie umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej wśród instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów (rajd sprawnościowy). Co więcej, planuje się stworzenie systemu ratowania ofiar

wypadków drogowych pod nazwą „Złota godzina” oraz utworzenia systemu form pomocy ofiarom wypadków drogowych⁵.

Bezpieczeństwo pieszych

Pieszak jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego, ale niestety bardzo często staje się ofiarą zderzenia z pojazdem. Na terenie Partnerstwa Nyskiego 2020 wypadki z udziałem pieszych stanowią około 20% wszystkich wypadków. Dochodzi do nich najczęściej w złożonych okolicznościach – wskutek występowania wielu czynników związanych zarówno z zachowaniem użytkowników drogi, jej konstrukcją, wyposażeniem i rodzajem otoczenia, jak i z pojazdem biorącym udział w zdarzeniu. Przyczyną większości wypadków drogowych z udziałem pieszych są błędy popełniane przez kierowców i pieszych w obszarach konfliktowych, błędy planistyczne i projektowe, popełnione przy konstruowaniu drogi, źle utrzymana infrastruktura drogowa i urządzenia ochronne dla pieszych oraz brak dobrych, systemowych rozwiązań.

Poprawa bezpieczeństwa pieszych powinna być przeprowadzana między innymi na poziomie powiatowym i gminnym. Na poziomie lokalnym zaleca się zastosowanie następujących działań i interwencji:

- „Przeprowadzanie okresowej, gminnej diagnozy stanu bezpieczeństwa pieszych.
- Przeprowadzanie, w obszarach zagrożonych, obserwacji i oceny aktywności pieszych (audyt dostępności pieszej).
- Tworzenie planów (programów ruchu pieszego) i wsparcie instytucji (szkół, zakładów pracy, szpitali itp.) w tworzeniu planów bezpiecznego dojścia do miejsc użyteczności publicznej.
- Poddawanie lokalnych projektów drogowych (transportowych) audytowi ze szczególnym zwróceniem uwagi na bezpieczeństwo pieszych.
- Stosowanie w gminie dobrych praktyk w zakresie środków uspokajania ruchu i skutecznych środków ochrony pieszych (przewodniki opracowane na poziomie centralnym).
- Wspieranie finansowe inicjatyw obywatelskich służących ochronie pieszych w ruchu drogowym i zahamowaniu procesu ograniczania przestrzeni pieszych.”⁶

Urządzenia i działania dla poprawy bezpieczeństwa pieszych poruszających się wzdłuż drogi. Działanie to może być realizowane poprzez:

- „oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od ruchu pojazdów na drogach tworzących podstawową sieć dróg krajowych i wojewódzkich,

⁵ <http://wrbrd.opole.pl/page/56,plan-pracy.html>

⁶ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 57.



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

- budowę ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż zamiejskich dróg tranzytowych i dróg dojazdowych do miejscowości,
- budowę chodników w miejscach przejścia dróg przez miejscowości.

Do realizacji tego działania stosuje się następujące środki:

- budowa ciągów pieszo-rowerowych poza koroną drogi,
- wydzielenie ciągów pieszo-rowerowych w koronie drogi,
- budowa chodników i dróg rowerowych na odcinkach znajdujących się w obszarach zabudowy.⁷

⁷ Ibidem, s. 75.

Rysunek 27 Przykład dobrego rozwiązania dotyczącego ruchu pieszego i rowerowego



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

Urządzenia dla poprawy bezpieczeństwa pieszych poruszających się wzdłuż drogi:

Bariery i wygradzenia

Balustrady dla pieszych i wygradzenia należą do grupy systemów powstrzymujących pieszych lub innych użytkowników drogi przed wtargnięciem na jezdnię lub inny niebezpieczny obszar oraz przed upadkami z wysokości. Urządzenia te ustawia się zwykle wzdłuż krawędzi chodnika lub ścieżki dla rowerzystów, w miejscach wymagających zabezpieczenia przed wejściem pieszych na jezdnię (przejścia dla pieszych i chodniki w pobliżu szkół oraz innych obiektów publicznych). Wygradzenia ustawia się także w celu zabezpieczenia przed wpadnięciem pieszego do rowu albo upadku z obiektu mostowego lub wysokiej skarpy.

„Pozytywne aspekty stosowania barier i wygradzeń:

- *bariery ochronne fizycznie chronią pieszych przed najechaniem przez pojazdy,*
- *eliminują przypadki nagłego wtargnięcia pieszych na jezdnię,*
- *kanalizują ruch pieszych, kierując ich twarzą w stronę nadjeżdżającego potoku samochodów (stosowanie na przesuniętych przejściach dla pieszych),*
- *w obszarach szkolnych eliminują wbieganie dzieci na jezdnię (tylko ogrodzenia segmentowe),*



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

- eliminują niechciane parkowanie na chodnikach; wygradzenia segmentowe pełne chronią pieszych przed ochlapaniem wodą opadową.

Negatywne aspekty stosowania barier i wygradzeń:

- bariery ochronne ograniczają przestrzeń pobocza i chodnika oraz mogą ograniczać widoczność i dostępność (dla pojazdów i pieszych). W przypadku stosowania drogowych barier ochronnych na drodze bez wydzielonego chodnika poza jezdnią, stanowią one zagrożenie dla pieszych, którzy nie mają szans na uniknięcie najechania przez wypadający z drogi pojazd.⁸

Rysunek 28 Bariery drogowe stosowane w celu powstrzymania pojazdów przed najechaniem na pieszych znajdujących się na chodniku



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.⁹

Słupki i elementy blokujące

Słupki wygradzające można stosować w celu przeciwdziałania wjeżdżaniu na chodnik i parkowaniu pojazdów, na skrzyżowaniach i odcinkach między skrzyżowaniami, gdzie chodniki znajdują się przy krawędzi jezdni.

„Pozytywne aspekty stosowania słupków i elementów blokujących:

Słupki i elementy blokujące wjazd pojazdów na chodnik umożliwiają:

⁸ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 179.

⁹ Ibidem, s. 181.



- fizyczne oddzielenie przestrzeni dla pojazdów od przestrzeni dla pieszych,
- ograniczenie zajeżdżania na chodniki zwisem przednim pojazdów ciężarowych przy realizacji relacji skrętnej,
- ograniczenie zajeżdżania na chodniki tylnym kołem długich pojazdów ciężarowych przy realizacji relacji skrętu w prawo,
- ograniczenie parkowania w obszarze skrzyżowania,
- przy połączeniu słupków łańcuchami, redukcję wkraczania pieszych na skrzyżowanie poza obszarem wyznaczonych do tego miejsc.

Biuro projektu:

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

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

Aspekty negatywne zastosowania słupków i elementów blokujących:

- stanowią barierę zmniejszającą szerokość chodnika,
- mogą stanowić utrudnienia dla osób niewidomych i niedowidzących,
- zbyt niskie (poniżej 0,6 m) urządzenia mogą być trudno dostrzegalne dla kierowców i mogą być niszczone.”

Rysunek 29 Przykład lokalizacji słupków blokujących wjazd pojazdów na chodnik



Źródło: Opracowanie własne

Przechodzenie pieszego w poprzek drogi należy do najbardziej ryzykownych zachowań uczestników ruchu drogowego. Do wypadków z pieszymi najczęściej dochodzi



Biuro projektu:

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

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

na jezdni (60% wypadków z pieszymi). Kolejnymi niebezpiecznymi lokalizacjami są przejścia dla pieszych – 30% oraz chodniki – 4%. Udział ofiar rannych w zdarzeniach, do których doszło na ww. elementach drogi, przedstawia się podobnie jak dla wypadków. Natomiast w przypadku ofiar śmiertelnych rozkład ten różni się, gdyż: na jezdni jest aż 79%, na przejściach dla pieszych – 17%, a na poboczach 1% ogółu ofiar śmiertelnych wśród pieszych. Aby zwiększyć bezpieczeństwo pieszych podczas przekraczania jezdni, należy skupić się na budowie większej ilości przejść dla pieszych albo przebudowie już istniejących. Istotnymi problemami bezpieczeństwa pieszych, przechodzących w poprzek drogi, są:

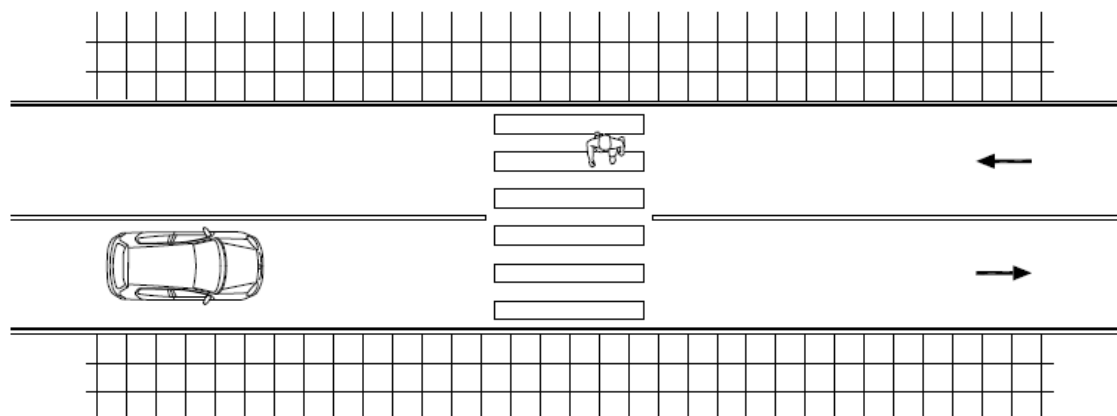
- brak ochrony pieszych na przejściach dla pieszych (brak wysp azylu chronionych krawężnikami, nieskuteczna ochrona przez wyspy azylu malowane, brak przejazdów dla rowerzystów itp.);
- zbyt długie przejścia dla pieszych, w szczególności bardzo niebezpieczne przejścia na ulicach cztero- lub sześciopasowych bez pasa dzielącego, a czasem jeszcze z torami tramwajowymi pośrodku;
- brak ułatwień dla pieszych (takich jak: sygnalizacja świetlna wzbudzana przez pieszych, kładki dla pieszych);
- wystawianie kierowców jadących z dużą prędkością na ryzyko najechania na pieszego (wyznaczone przejścia dla pieszych w miejscach charakteryzujących się brakiem widoczności pieszego, brakiem ograniczeń prędkości lub brakiem możliwości ich egzekwowania);
- brak kontaktu wzrokowego pieszy-kierowca (brak widoczności przejścia, dojeżdżający do przejścia pojazd w cieniu innego pojazdu, źle zorganizowane, przesunięte przejście dla pieszych).

Wyróżnić można następujące rodzaje wyznaczonych przejść dla pieszych:

- typu „zebra”,
- z zawężeniem jezdni,
- z wyspą azylu dla pieszych,
- wyniesione,
- z sygnalizacją świetlną.

Wyznaczone przejście dla pieszych typu „zebra”

Rysunek 30 Schemat wyznaczonego przejścia typu „zebra”



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

Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Wyznaczone przejścia dla pieszych typu „zebra” stosuje się:

- w obrębie skrzyżowania,
- między skrzyżowaniami,
- w miejscu przecięcia samodzielnego ciągu pieszego z drogą,
- w przypadku dość dużego natężenia ruchu pieszego lub kołowego.

Wyznaczone przejście dla pieszych ma następujące zalety:

- daje pierwszeństwo pieszym znajdującym się na przejściu,
- umożliwia kanalizację ruchu pieszego,
- informuje kierowców o miejscu przechodzenia pieszych przez drogę.

Wyznaczone przejście dla pieszych ma następujące wady:

- wprowadzenie kanalizacji ruchu pieszego wymusza na pieszych konieczność korzystania z tego rozwiązania, co uniemożliwia przechodzenie w dowolnym miejscu i wydłuża drogę, a co za tym idzie, powoduje straty czasu;
- pieszy na wyznaczonym przejściu dla pieszych często traci czujność i nie zachowuje zasady ograniczonego zaufania w stosunku do kierowców, co prowadzi do wypadków drogowych.

Szacunkowe koszty realizacji takiego rozwiązania są bardzo małe.¹⁰

¹⁰ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 190.



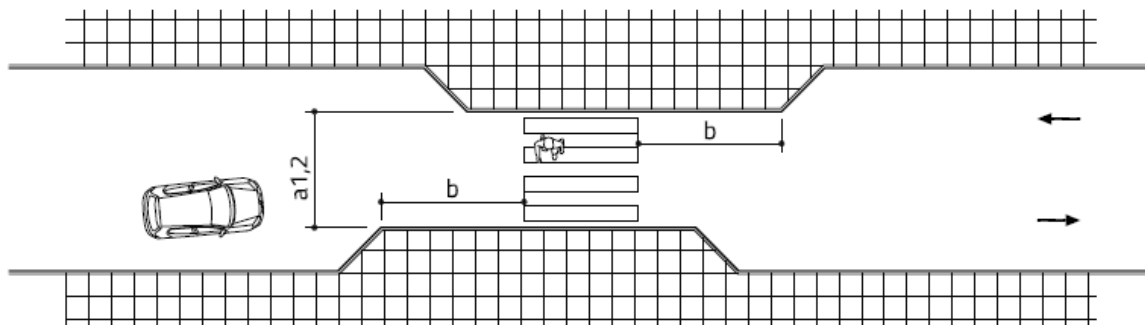
Przejście dla pieszych z zawężonym przekrojem jezdni

Rysunek 31 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z zawężonym przekrojem jezdni

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Stosuje się:

- na drogach klasy Z, L, D;
- przy obiektach generujących duży ruch pieszey (szkoły, kościoły) i niewielki ruch kołowy;
- gdy natężenie ruchu w godzinie szczytu wynosi w przekroju do 600 pojazdów;
- gdy prędkość pojazdów jest mniejsza niż 50 km/h (kiedy zastosowano uzupełniające uspokojenie ruchu);
- gdy zachowano pełną widoczność dla kierowcy po przeciwnej stronie zawężenia.

Nie stosuje się:

- na drogach wyższych klas;
 - gdy występuje ograniczona widoczność w obszarze zawężenia;
 - przy dużym natężeniu ruchu samochodowego.
- Przejścia dla pieszych z zawężeniem przekroju jezdni mają następujące zalety:
- skracają długość drogi przejścia dla pieszych i czas przejścia;
 - skracają czas oczekiwania pieszego na przejście przez jezdnię;
 - powodują redukcję prędkości i uspokojenie ruchu;
 - umożliwiają odzyskanie przestrzeni publicznej na odcinkach dróg przechodzących przez miejscowości (w miejscach wąskiej zabudowy zawężenie jezdni staje się często jedyną szansą na wybudowanie chodnika) przy jednoczesnym uspokojeniu ruchu.

Przejścia dla pieszych z zawężeniem przekroju jezdni mają następujące wady:

- zwiększenie emisji spalin i hałasu;
- zwiększenie strat czasu użytkowników pojazdów;



- w niektórych przypadkach obserwuje się zwiększenie prędkości pojazdów w strefie zwężenia wynikające z chęci przejazdu przed pojazdem jadącym z przeciwnej strony.

Szacunkowe koszty realizacji są małe lub umiarkowane.¹¹

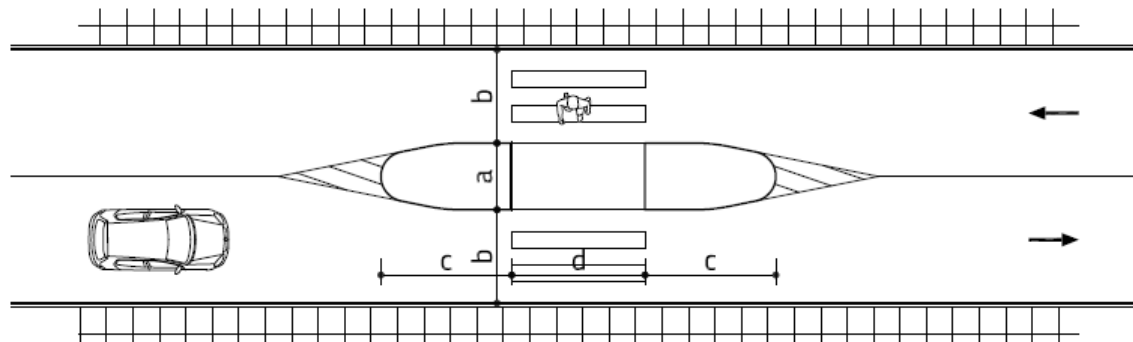
Biuro projektu:

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

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

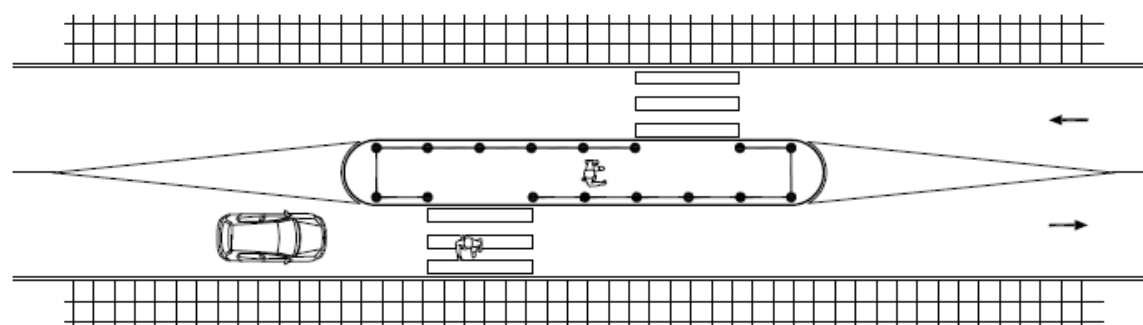
Przejście dla pieszych z wyspą azylu oraz przejście dla pieszych z wyspą azylu „przesunięte”

Rysunek 32 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

Rysunek 33 Schemat wyznaczonego przejścia dla pieszych z wyspą azylu „przesunięte”



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Przejścia dla pieszych z wyspą azylu stosuje się:

- na drogach klasy L, Z, G i wyjątkowo na istniejących drogach GP;
- w obszarze zabudowy i poza obszarem zabudowy;
- w miejscach, które generują duże natężenie ruchu pieszych, np. w okolicach kościołów, szkół itp.

Przesunięte przejścia dla pieszych z wyspą azylu stosuje się:

¹¹ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 192



Biuro projektu:

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

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

- na drogach wielopasowych;
- w obszarach szkolnych.

Nie stosuje się na drogach wyższych klas technicznych.

Wyspa azylu ma następujące zalety:

- ułatwienie pieszym przekraczania jezdni – pieszy etapowo przekracza jezdnię i droga przez nią jest znacznie krótsza, dodatkowo pieszy może obserwować pojazdy nadjeżdżające z jednego kierunku podczas każdego etapu wkraczania na jezdnię;
- przesunięcie przejścia na wyspie azylu wymusza na pieszych zwrócenie się w kierunku nadjeżdżającego pojazdu i szybką reakcję na nadjeżdżający pojazd znajdujący się w polu widzenia;
- odgięcie toru jazdy pojazdów powoduje redukcję prędkości pojazdu zbliżającego się do przejścia;
- fizyczne rozdzielanie pasów ruchu uniemożliwia zmianę pasa ruchu przez kierowców w obszarze przejścia dla pieszych;
- podniesienie czytelności przejścia w szczególności przy wytartym oznakowaniu poziomym lub złych warunkach widoczności czy warunkach atmosferycznych (np. woda na jezdni).

Wyspa azylu ma następujące wady:

- źle zaprojektowana, wykonana lub oznakowana powoduje najechania pojazdów na elementy wyspy;
- możliwe zwiększenie emisji spalin;
- wzrost poziomu hałasu (hamowanie i przyspieszanie).

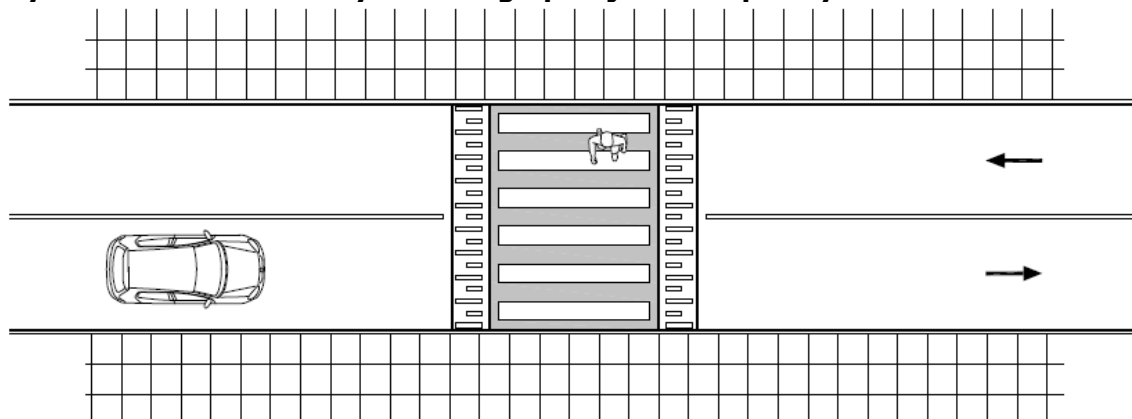
Przesunięte przejście dla pieszych w wielu przypadkach wymaga stosowania wygradzeń. Natomiast, z uwagi na wydłużenie się przejścia dla pieszych, w przypadku jednoczesnego stosowania sygnalizacji świetlnej powstaje przejście dwuetapowe, co powiększa straty czasu pieszych.

*Szacunkowe koszty realizacji są małe lub umiarkowane.*¹²

¹² Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 194.

Wyniesione przejście dla pieszych

Rysunek 34 Schemat wyniesionego przejścia dla pieszych



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Stosuje się:

- na drogach klasy Z, L, D;
- w obszarach zabudowy;
- w strefach TEMPO 30;
- w obszarach zamieszkania;
- na obszarach szkolnych i osiedlach mieszkaniowych.

Nie stosuje się:

- na drogach klasy GP, G i wyższych klas technicznych;
- na drogach krajowych;
- na ulicach z trasami transportu zbiorowego (w przypadku skosu pochylenia wyspy <1:30)
- na wjazdach do miast – jako pierwszego elementu uspokojenia ruchu.

UWAGI: Wyniesione przejście powinno być zawsze dobrze widoczne. W związku z powyższym należy zadbać o to, aby kolor wyniesienia był odmienny od koloru nawierzchni jezdni, a oznakowanie zawsze czytelne. W przeciwnym wypadku wybudowanie wyniesionego przejścia może przynieść odwrotny efekt i pogorszy się poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taka geometria może zaskakiwać kierujących i może być szczególnie niebezpieczna dla motocyklistów.

Wyniesione przejście dla pieszych powoduje:

- zmniejszenie prędkości pojazdów w obszarze przejścia;
- wzrost udziału kierowców ustępujących pierwszeństwa pieszym na przejściu;



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

- skrócenie czasu oczekiwania pieszych na przejście przez jezdnię;
- ułatwienie przechodzenia przez przejście dla pieszych osobom niepełnosprawnym oraz osobom z wózkami dziecięcymi.

- redukcję wypadków z udziałem pieszych o od 20 do 60%.

Niestety wyniesione przejście dla pieszych powoduje także:

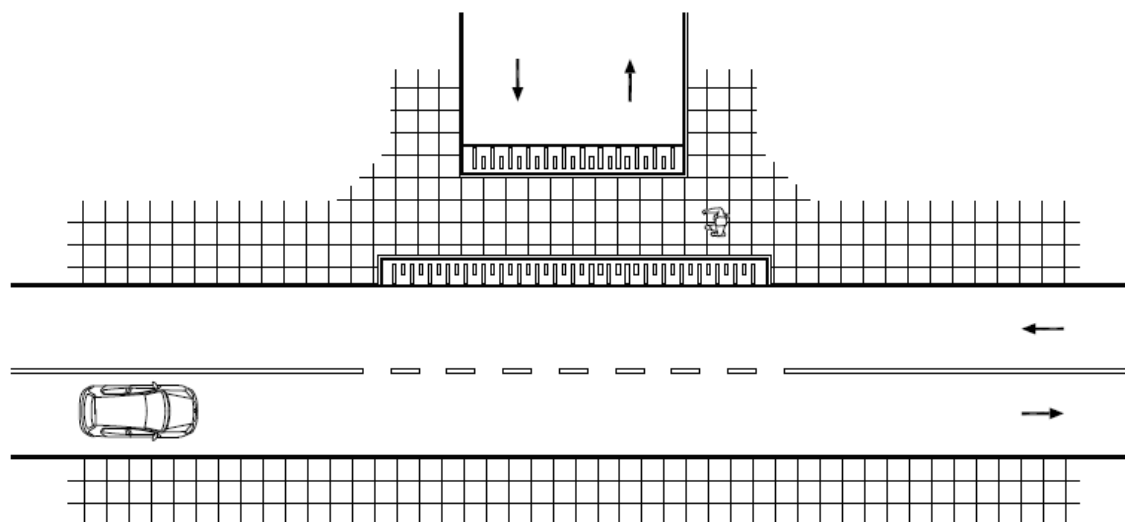
- wzrost emisji hałasu (nie dotyczy najazdu sinusoidalnego);
- wzrost emisji spalin (nie dotyczy najazdu sinusoidalnego);
- często powstające problemy z odwodnieniem;
- w przypadku przejść realizowanych w technologii kostki betonowej, mniejszą trwałość oznakowania poziomego niż na nawierzchniach mineralnoasfaltowych; dlatego należy zakładać konieczność częstego odnawiania oznakowania poziomego.

*Szacunkowe koszty realizacji są bardzo małe lub małe.*¹³

¹³ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 196.

Chodnik poprzeczny

Rysunek 35 Schemat chodnika poprzecznego



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

„Stosuje się:

- na drogach klasy L, D, wyjątkowo na drogach klasy Z;
- w strefach 30 km/h;
- na obszarach szkolnych i osiedlach mieszkalnych.

Nie stosuje się:

- na drogach klasy GP, G i wyższych klas technicznych;
- na drogach krajowych;
- na ulicach z trasami transportu zbiorowego.

UWAGI: Wyniesiony chodnik poprzeczny (albo wyniesiony wlot drogi podrzędnej, podporządkowanej) powinien być zawsze dobrze widoczny. W związku z powyższym należy zadbać o to, aby jego kolor był odmienny od koloru nawierzchni, a oznakowanie zawsze czytelne. Możliwe jest stosowanie tego rozwiązania na ulicach z trasami transportu zbiorowego przy wykorzystaniu najazdów sinusoidalnych o odpowiednim nachyleniu ($\geq 1:30$).

Nieuporządkowane wjazdy dróg i ulic bocznych do dróg zbiorczych lub tranzytowych, szczególnie te, które zlokalizowane są w granicach małych miejscowości, stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Chodnik poprzeczny jest rozwiązaniem eliminującym te zagrożenia, może być stosowany na wlotach poprzecznych do ulic głównych, zbiorczych lub lokalnych o małym obciążeniu ruchem.

Chodnik poprzeczny umożliwia:



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

- drastyczne zmniejszenie prędkości pojazdów przejeżdżających przez chodnik;
- wzrost udziału kierowców ustępujących pierwszeństwa pieszym na chodniku;
- skrócenie czasu oczekiwania pieszych;
- poprawę bezpieczeństwa pieszych.

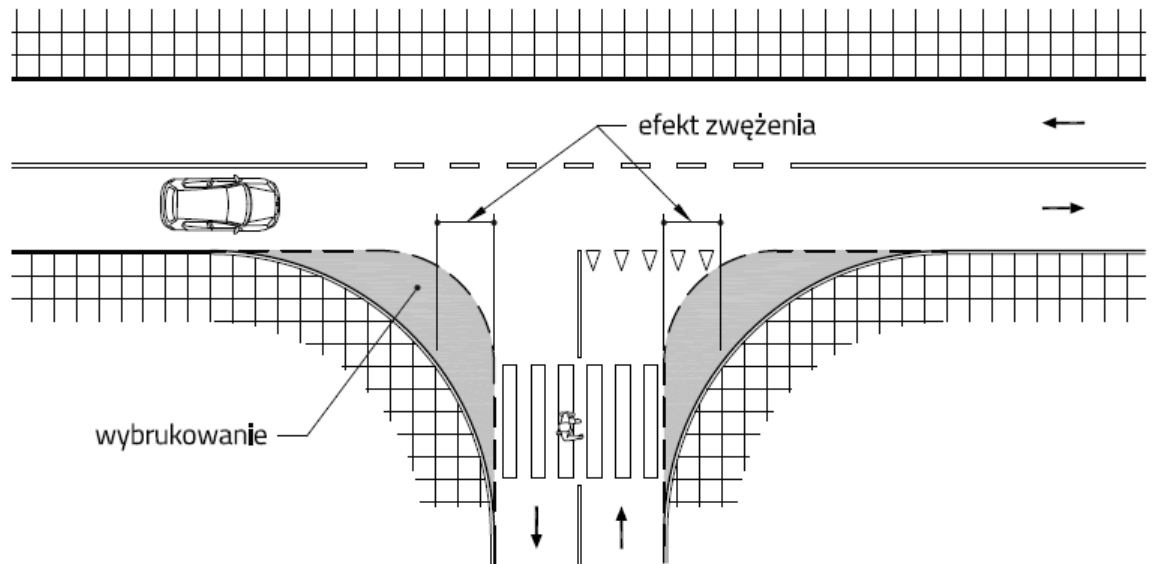
Niestety chodnik poprzeczny powoduje także:

- wzrost emisji hałasu, (należy rozważyć stosować w obszarze bliskiej zabudowy mieszkaniowej) oraz emisji spalin (problem nie dotyczy przypadku zastosowania najazdu sinusoidalnego);
- często powstające problemy z odwodnieniem.

Szacunkowe koszty realizacji są małe lub umiarkowane.¹⁴

Zawężony wlot na skrzyżowaniu

Rysunek 36 Schemat zawężonego wlotu na skrzyżowaniu



Źródło: Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014.

Zawężenie wlotu na skrzyżowaniu poprzez zmniejszenie promieni skrętów pozwala na skrócenie długości przejścia dla pieszych. To rozwiązanie stosuje się:

- na wlotach klasy L, D, Z oraz G (wyjątkowo wariant 2);
- w strefach 30 km/h;
- w obszarach zamieszkania;
- na obszarach szkolnych i terenach osiedli mieszkalnych.

¹⁴ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 198.

Nie stosuje się na drogach klasy G, GP i wyższych klas technicznych.

UWAGI: Rozwiązanie można stosować w obszarach wymagających uspokojenia ruchu oraz w miejscach, gdzie parametry skrzyżowania są zbyt bogate w stosunku do struktury i natężenia ruchu pojazdów. W Polsce nie jest to jeszcze zbyt popularne rozwiązanie, dlatego załączono tylko przykłady obce.

Zmniejszenie promieni skrętu na skrzyżowaniu powoduje:

- mniejszą długość przejść dla pieszych;
- poprawę wzajemnej widoczności pieszych i kierowców;
- redukcję prędkości pojazdów.

Niestety zmniejszenie promieni skrętu na skrzyżowaniu może spowodować utrudnienia dla incydentalnie pojawiających się pojazdów ciężarowych, które muszą wykonywać manewry skrętu wykorzystując całą powierzchnię skrzyżowania¹⁵.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

¹⁵ Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, KR BRD, Warszawa 2014, s. 200.



1.6 Podsumowanie

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Wypadki drogowe i ich ofiary są wielkim, a zarazem niedostrzeganym przez społeczeństwo, problemem zdrowia publicznego, wymagającym zdecydowanych, stałych, wielokierunkowych działań prewencyjnych. Czynnikiem mającym decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego są: człowiek, droga i pojazd. Wśród nich – jako czynnik sprawczy wypadków – na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek; inne czynniki mają tu dużo mniejsze znaczenie. Według Komendy Głównej Policji to właśnie zachowanie człowieka na drodze i nieprzestrzeganie przepisów drogowych najczęściej prowadzi do wypadków. Główne problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze powiatów i gmin wchodzących w skład Partnerstwa Nyskiego 2020, to niebezpieczne zachowania uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim jazda z nadmierną prędkością oraz niestosowanie się do przepisów ruchu drogowego. Co więcej, duży wpływ na wypadkowość ma niska jakość infrastruktury drogowej, brak przebudowy kolizyjnych skrzyżowań i przejść dla pieszych.

Podstawowym grzechem kierowców jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego; nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu; nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie, wymijanie; nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Z analizy danych o wypadkach śmiertelnych wynika, że problem przemieszczania się kierowców będących pod wpływem alkoholu nie jest duży.

Okolo 20% wypadków, do których dochodzi na terenie Partnerstwa Nyskiego, to wypadki z udziałem pieszych. Bezpieczeństwo tych uczestników ruchu jest ogromnie ważne, ponieważ śmiertelność pieszych jest bardzo duża. Najczęstszymi powodami wypadków z udziałem pieszych jest nieostrożne wejście na jezdnię przed nadjeżdżającym pojazdem, nieprawidłowe przekraczanie jezdni, przekraczanie jezdni w niedozwolonym miejscu. Wielu tego typu wypadków można uniknąć dzięki wybudowaniu odpowiedniej infrastruktury dla pieszych, takiej jak przejścia dla pieszych czy ciągi pieszo-rowerowe.

W celu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego należy konsekwentnie realizować zadania, które mają na celu modernizację infrastruktury drogowej na terenie Partnerstwa Nyskiego – należy poprawić jakość dróg i likwidować miejsca niebezpieczne. Należy skupić się również na edukacji społeczeństwa w kierunku pożądanych zmian zachowań, zapewniających bezpieczeństwo na drogach. Trzeba wzmacniać społeczną świadomość dotyczącą nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

Głównym zadaniem Wizji Zero jest zrealizowanie jej ilościowego celu głównego w okresie do 2022 r. (tj. zmniejszenie liczby wypadków ogółem oraz liczby wypadków śmiertelnych o 50%). Będzie to wymagać podjęcia wielokierunkowych działań i realizacji wielu zadań warunkujących osiągnięcie celów szczegółowych, aby wystąpił efekt

synergii. Propozycje zadań wymagają weryfikacji pod kątem możliwości ich realizacji przez instytucje odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dopiero kompleksowa realizacja wszystkich działań może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego skutkiem będzie mniejsza liczba wypadków oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020.



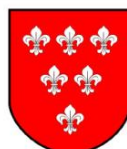
Biuro projektu:

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

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



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





2 Integracja transportu zbiorowego na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020

Biuro projektu:

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

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

2.1 Diagnoza stanu obecnego

2.1.1 Struktura taryfowa przewoźników masowych (PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. i PKS w Brzegu) z wykluczeniem MZK Nysa.

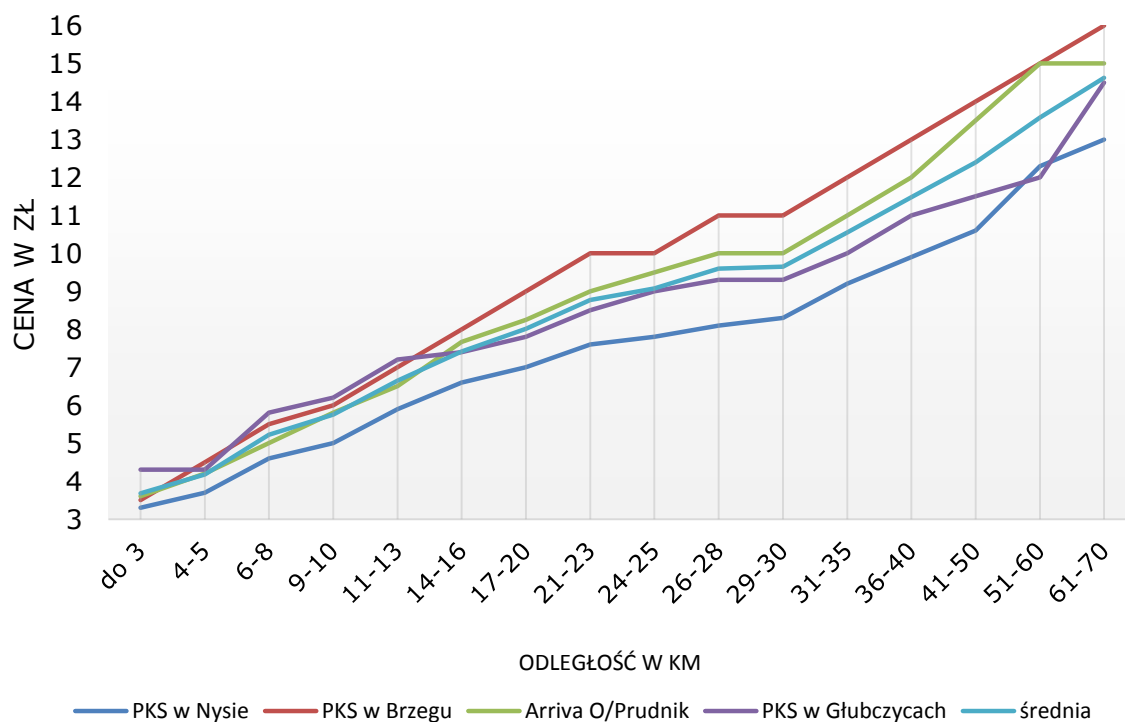
Bilety normalne jednorazowe

Wśród największych przewoźników obsługujących teren OF PN 2020 wyróżnia się następujące firmy: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Sp. z o.o. oddział w Prudniku oraz PKS w Brzegu. Z uwagi na inną specyfikę Miejskiego Zakładu Komunikacji w Nysie, która swoim zasięgiem obejmuje jedynie miasto Nysa oraz okoliczne miejscowości, w analizie porównawczej spółka nie będzie ujmowana, ze względu na ograniczoną porównywalność danych.

Jak widać na zamieszczonym poniżej wykresie, we wszystkich analizowanych spółkach ceny biletów wzrastają proporcjonalnie wraz ze wzrostem przejechanej odległości, co jest zjawiskiem prawidłowym. Ceny biletów poszczególnych przewoźników utrzymują się na zbliżonym poziomie (od 3 zł na najkrótszych trasach do 16 zł na trasach o długości około 70 km). Najtańsze bilety sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie (ceny niższe od wartości średniej). Najdroższe (powyżej wartości średniej) stawki za przejazd na krótszych odległościach (do 13 km) obowiązują na liniach przewoźnika PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu, natomiast na dłuższych odległościach (od 14 km) najdroższe bilety sprzedaje PKS w Brzegu (znacznie powyżej wartości średniej) oraz Arriva oddział w Prudniku.



Wykres 21 Ceny biletów normalnych ogółem, w zależności od długości odcinka (mierzonej w km) oraz przewoźnika



Biuro projektu:

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 40 Ceny biletów normalnych u poszczególnych przewoźników z uwzględnieniem długości trasy (w zł)

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
do 3	3,30	4,30	3,50	3,60	3,68
4-5	3,70	4,30	4,50	4,20	4,18
6-8	4,60	5,80	5,50	5,00	5,23
9-10	5,00	6,20	6,00	5,80	5,75
11-13	5,90	7,20	7,00	6,50	6,65
14-16	6,60	7,40	8,00	7,67	7,42



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

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

Odległość w km	Cena w zł				
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Średnia
17-20	7,00	7,80	9,00	8,25	8,01
21-23	7,60	8,50	10,00	9,00	8,78
24-25	7,80	9,00	10,00	9,50	9,08
26-28	8,10	9,30	11,00	10,00	9,60
29-30	8,30	9,30	11,00	10,00	9,65
31-35	9,20	10,00	12,00	11,00	10,55
36-40	9,90	11,00	13,00	12,00	11,48
41-50	10,60	11,50	14,00	13,50	12,40
51-60	12,30	12,00	15,00	15,00	13,58
61-70	13,00	14,50	16,00	15,00	14,63

Źródło: Opracowanie własne.

Ogólnie rzecz biorąc, średnia cena biletów na odcinkach nieprzekraczających 70 km wynosi 8,79 zł. Dla połowy przypadków cena biletu nie jest wyższa niż 8,75 zł. Maksymalna cena biletu to 16 zł za przejazd na odcinku o długości 61-70 km autobusami PKS w Brzegu. Najniższa cena biletu to 3,30 zł za przejazd komunikacją PKS Nysa na odcinku nieprzekraczającym 3 km.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 41 Statystyki cen biletów wszystkich przewoźników ogółem

Statystyki cen biletów	zł
średnia cena	8,79
mediana cen	8,75
cena maksymalna	16,00
cena minimalna	3,30

Źródło: Opracowanie własne

Na odcinkach do 70 km najdroższą średnią cenę biletów normalnych odnotowano dla spółki PKS w Brzegu (9,72 zł), natomiast najniższą dla PKS w Nysie (7,68 zł).

Tabela 42 Statystyki cen biletów normalnych z wyszczególnieniem dla każdego przewoźnika

Przewoźnic y	Statystyk i	Średnia cena (zł)	Cena max. (zł)	Cena min. (zł)
PKS Nysa	za 1 km	0,46	1,65	0,20
	ogółem	7,68	13,00	3,30
PKS Głubczyce	za 1 km	0,50	1,72	0,22
	ogółem	9,01	14,50	4,30
PKS Brzeg	za 1 km	0,56	1,75	0,24
	ogółem	9,72	16,00	3,50
Arriva Sp. Z o.o.	za 1 km	0,53	1,80	0,23
	ogółem	9,13	15,00	3,60

Źródło: Opracowanie własne

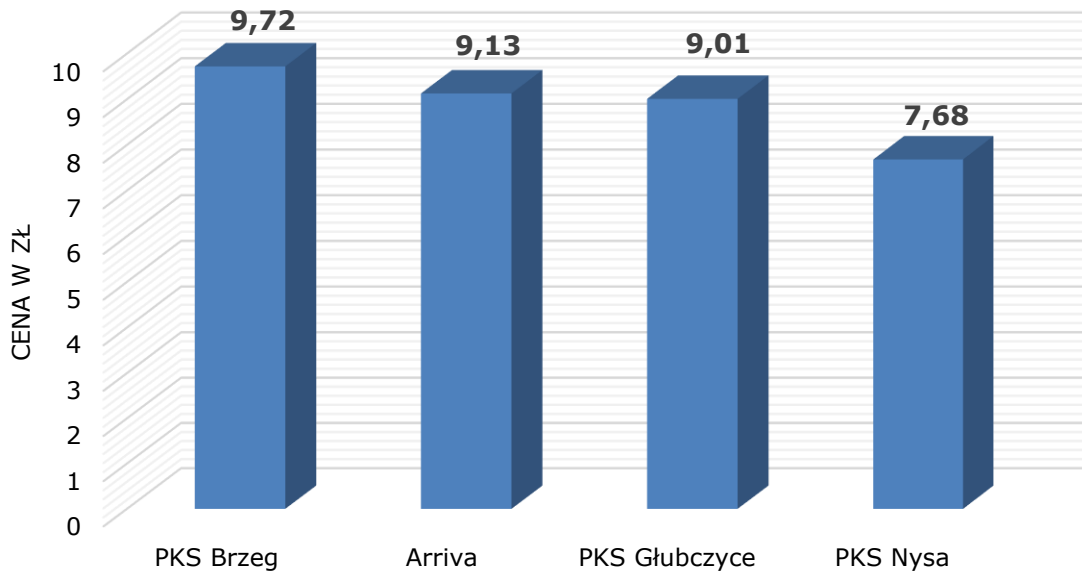


Wykres 22 Średnia cena biletów normalnych ogółem u każdego z przewoźników (w zł)

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne

Średnie ceny za 1 km przejazdu wahają się pomiędzy 46 gr a 56 gr. Najwyższe ceny za 1 km odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Brzegu, gdzie średnia cena wynosi 56 gr i ceny biletów odchylają się od średniej przeciętnej o 40 gr. Najniższe wartości odnotowano w Przedsiębiorstwie Komunikacji Samochodowej w Nysie, gdzie średnia cena za 1 km przejazdu wynosi 46 gr, a ceny za przejazd tej odległości odchylają się od średniej przeciętnej o 35 gr.

Tabela 43 Średnie ceny poszczególnych przewoźników w przeliczeniu na 1 km, w zależności od długości odcinka (w zł)

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
do 3	1,65	2,15	1,75	1,80
4-5	0,82	0,96	1,00	0,93
6-8	0,66	0,83	0,79	0,71
9-10	0,53	0,65	0,63	0,61

Strona 142 z 206



Biuro projektu:

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

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

Odległość w km	Cena w zł/1 km			
	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva
11-13	0,49	0,60	0,58	0,54
14-16	0,44	0,49	0,53	0,51
17-20	0,38	0,42	0,49	0,45
21-23	0,35	0,39	0,45	0,41
24-25	0,32	0,37	0,41	0,39
26-28	0,31	0,36	0,42	0,37
29-30	0,29	0,32	0,38	0,34
31-35	0,28	0,30	0,36	0,33
36-40	0,26	0,29	0,34	0,32
41-50	0,23	0,25	0,31	0,30
51-60	0,22	0,22	0,27	0,27
61-70	0,20	0,22	0,24	0,23

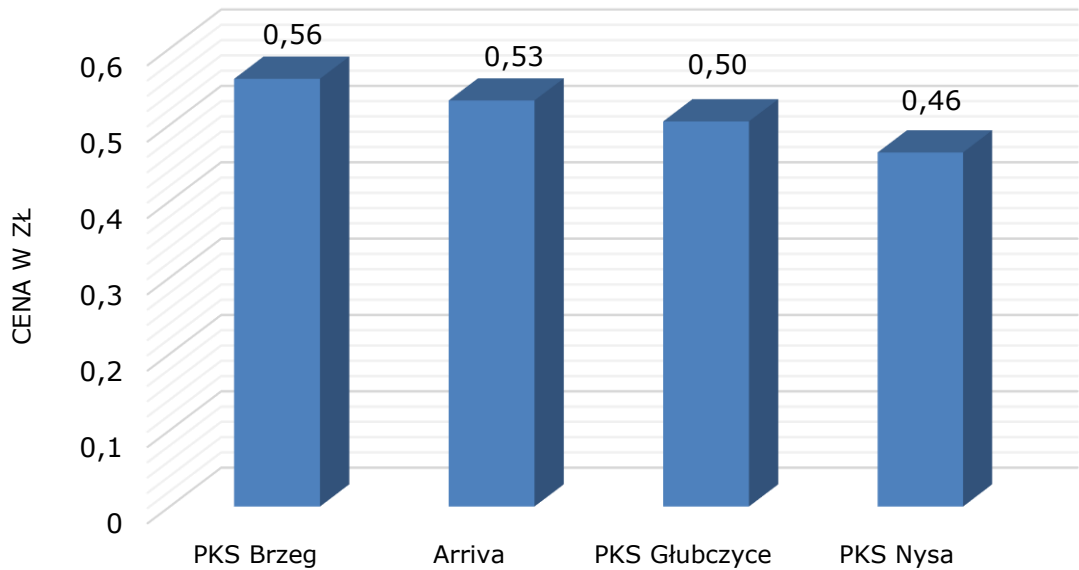
Źródło: Opracowanie własne



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

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

Wykres 23 Średnia cena biletów normalnych w przeliczeniu na 1 km (w zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wraz ze wzrostem długości trasy przeciętna cena za 1 km przejazdu maleje u każdego z przewoźników. Na krótszych trasach najniższe średnie stawki za 1 km oferują Arriva oddział w Prudniku oraz PKS w Nysie, natomiast na dłuższych – PKS w Nysie i PKS w Głubczycach. Na dłuższych trasach najdroższe bilety obowiązują u przewoźnika Arriva sp. z o.o. oraz w PKS w Brzegu.

Bilety normalne miesięczne

Bilety miesięczne na odcinkach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 122,50 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km) do 350 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Średnia cena biletów miesięcznych, obowiązujących na liniach przewoźników o długości nieprzekraczającej 25 km, wynosi około 216,01 zł. Ceny odchylają się od średniej przeciętnej o 59,34 zł. Najdroższe ceny biletów, znacznie przekraczające średnią cenę na danej linii, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu. Najtańsze bilety sprzedawane są przez spółkę Arriva (oddział w Prudniku).

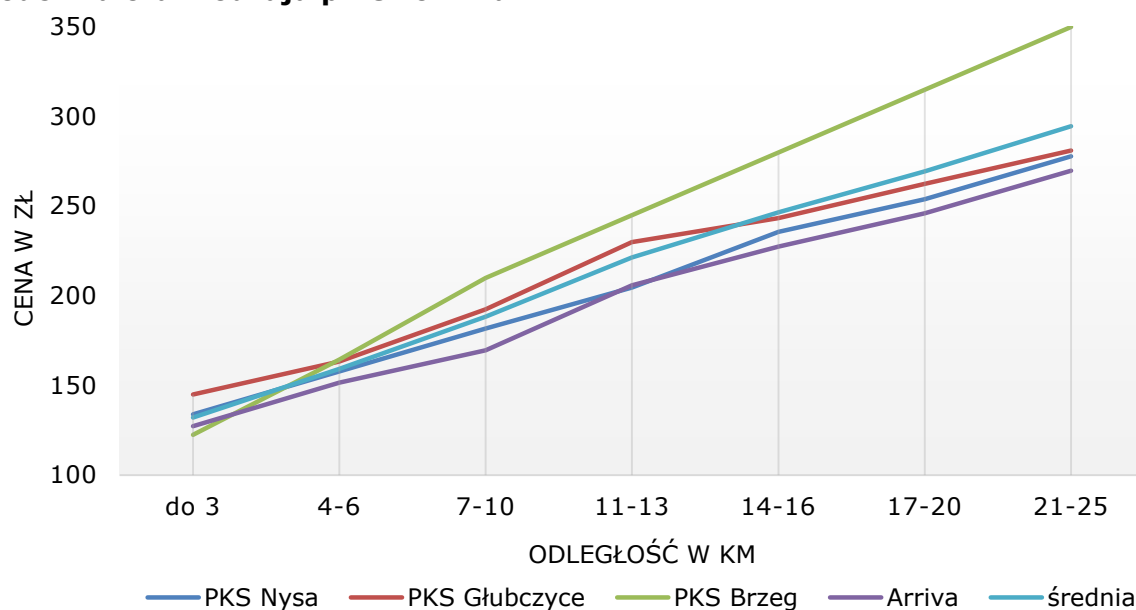


Biuro projektu:

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

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

Wykres 24 Ceny biletów miesięcznych normalnych w zależności od długości odcinka oraz rodzaju przewoźnika



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 44 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów miesięcznych normalnych w zależności od przewoźnika (zł)

	PKS Nysa	PKS Głubczyce	PKS Brzeg	Arriva Prudnik	Ogółem
Cena średnia (zł)	206,53	216,81	241,00	199,70	216,01
Cena maksymalna (zł)	277,85	281,00	350,00	269,81	350,00
Cena minimalna (zł)	133,92	145,00	122,50	127,45	122,50

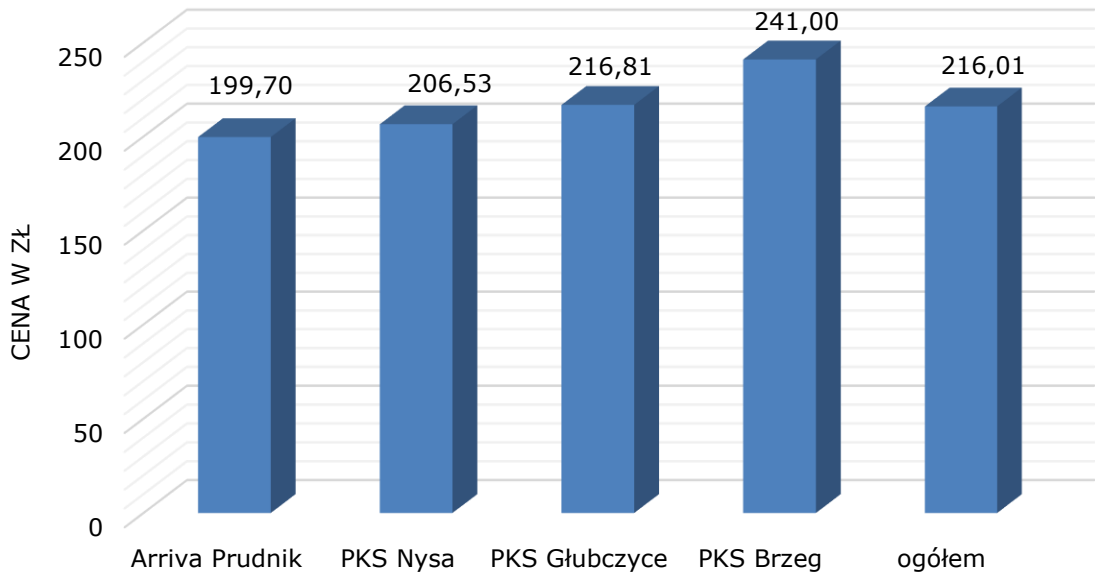
Źródło: Opracowanie własne



Wykres 25 Średnie ceny biletów miesięcznych na liniach poszczególnych przewoźników (w zł)

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

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



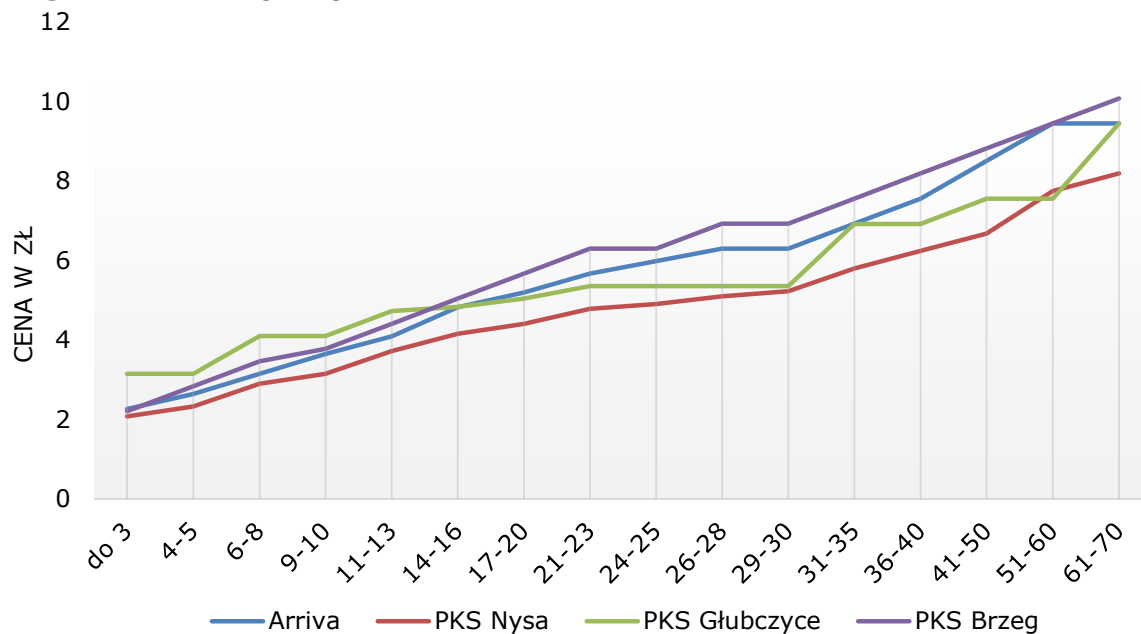
Źródło: Opracowanie własne

Bilety ulgowe jednorazowe

Wśród przewoźników obowiązują również bilety ulgowe. Arriva spółka z o.o. PKS w Nysie, PKS w Głubczycach oraz PKS w Brzegu posiadają w cenniku ulgi ustawowe, tj.: 37%, 49%, 78%, 93% oraz 95%. PKS w Nysa oraz PKS w Głubczycach posiadają dodatkowo ulgę 51%, natomiast PKS w Brzegu oferuje dwie dodatkowe ulgi handlowe 50% (na trasach z terenu Gminy Lubsza do Brzegu – dla osób, które ukończyły 70 lat i są zameldowane na terenie Gminy Lubsza) oraz 70% (na trasach z terenu Gminy Skarbimierz do Brzegu – dla emerytów i rencistów zameldowanych na terenie Gminy Skarbimierz). Arriva spółka z o.o. w swoim cenniku posiada dodatkowo ulgę handlową w wysokości 30%.



Wykres 26 Ceny biletów ulgowych 37% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł)



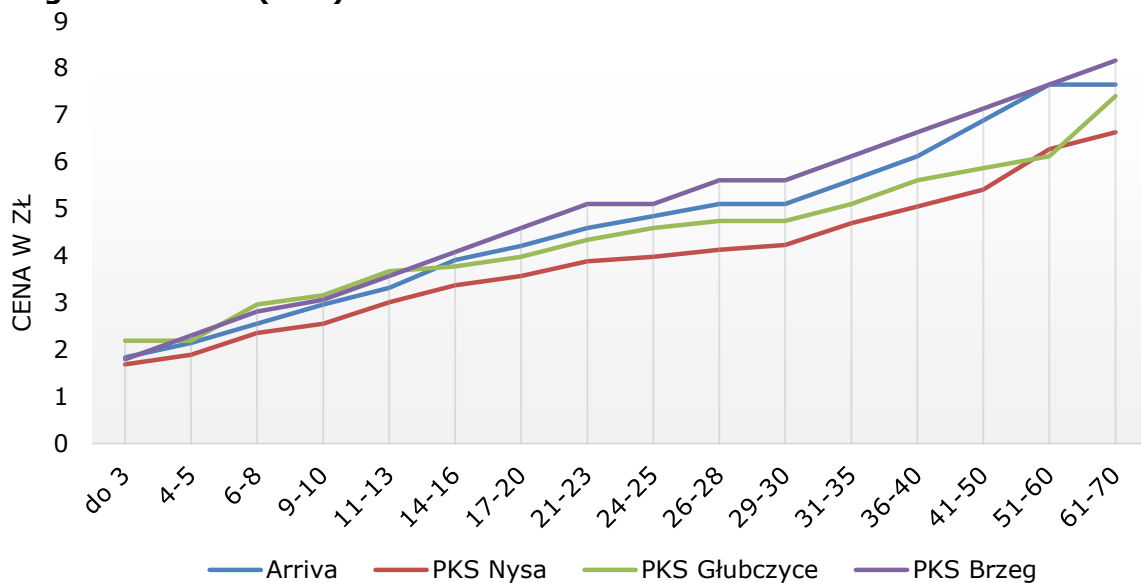
Źródło: Opracowanie własne

Biuro projektu:

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

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

Wykres 27 Ceny biletów ulgowych 49% w zależności od przewoźnika oraz długości odcinka (w zł)



Źródło: Opracowanie własne



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

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

Tabela 45 Ceny biletów ulgowych w rozróżnieniu na przewoźnika i rodzaj ulgi

Odległość w km	Arriva		PKS Nysa		PKS Głubczyce		PKS Brzeg	
	37%	49%	37%	49%	37%	49%	37%	49%
do 3	2,27	1,84	2,08	1,68	3,15	2,19	2,21	1,79
4-5	2,65	2,14	2,33	1,89	3,15	2,19	2,84	2,3
6-8	3,15	2,55	2,90	2,35	4,10	2,96	3,47	2,81
9-10	3,65	2,96	3,15	2,55	4,10	3,16	3,78	3,06
11-13	4,10	3,32	3,72	3,01	4,73	3,67	4,41	3,57
14-16	4,83	3,91	4,16	3,37	4,83	3,77	5,04	4,08
17-20	5,20	4,21	4,41	3,57	5,04	3,98	5,67	4,59
21-23	5,67	4,59	4,79	3,88	5,36	4,34	6,30	5,10
24-25	5,99	4,85	4,91	3,98	5,36	4,59	6,30	5,10
26-28	6,3	5,10	5,10	4,13	5,36	4,74	6,93	5,61
29-30	6,3	5,10	5,23	4,23	5,36	4,74	6,93	5,61
31-35	6,93	5,61	5,80	4,69	6,92	5,1	7,56	6,12
36-40	7,56	6,12	6,24	5,05	6,92	5,61	8,19	6,63
41-50	8,51	6,89	6,68	5,41	7,56	5,87	8,82	7,14
51-60	9,45	7,65	7,75	6,27	7,56	6,12	9,45	7,65
61-70	9,45	7,65	8,19	6,63	9,45	7,4	10,08	8,16

Źródło: Opracowanie własne

Z punktu widzenia uczniów i studentów najdroższe przejazdy obowiązują na liniach PKS w Brzegu oraz Arriva o/Prudnik (odległości od 13 do 70 km), a na krótszych trasach (odległość do 13 km) najdroższe bilety sprzedawane są przez PKS w Głubczycach. Najbardziej przyjaznym przewoźnikiem dla studentów jest PKS w Nysie oraz PKS w Głubczycach, gdzie odnotowano najtańsze bilety.

Ogólnie rzecz biorąc, ceny biletów ulgowych na odcinku do 70 km, mieszczą się w przedziale od 1,68 zł na najkrótszych trasach do 12 zł na trasach najdłuższych, a średnia



Biuro projektu:

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

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

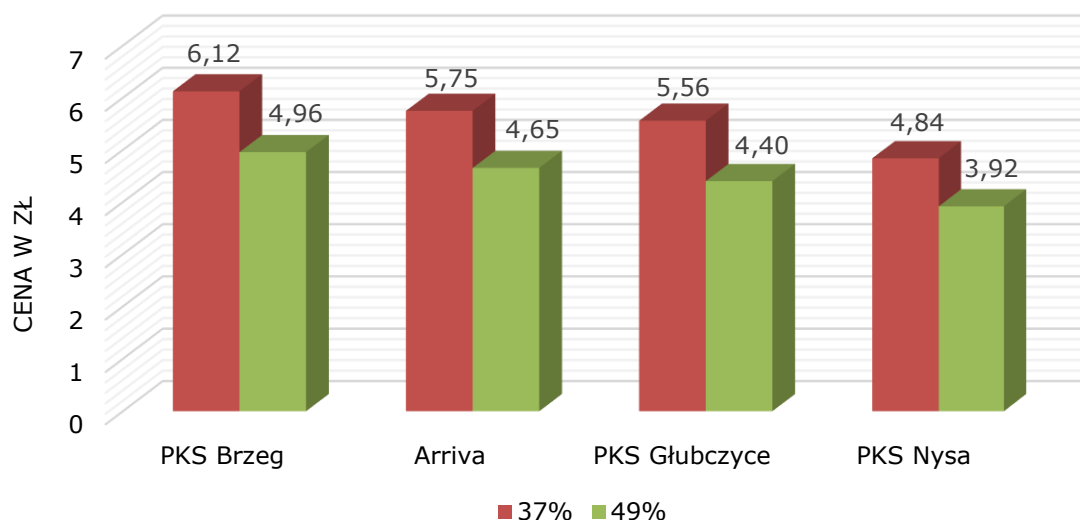
cena biletów ulgowych 37% wynosi około 5,57 zł. Ceny biletów z ulgą 37% odchylają się od średniej przeciętnie o 2,07 zł. Średnia cena biletów ulgowych 49% wynosi 4,48 zł, natomiast przeciętnie ceny biletów z ulgą 49% odchylają się od średniej ceny przeciętnie o 1,68 zł.

Tabela 46 Podstawowe statystyki dla cen biletów ulgowych ogółem, w rozróżnieniu na wysokość ulgi

Statystyki	37%	49%
średnia	5,57	4,48
mediana	5,36	4,47
max.	10,08	8,16
min.	2,08	1,68

Źródło: Opracowanie własne

Wykres 28 Średnie ceny biletów ulgowych (w zł)



Źródło: Opracowanie własne

Na odcinkach do 70 km, wśród biletów ulgowych najdroższe stawki za 1 km przejazdu obowiązują dla spółki Arriva oddział w Prudniku (42 gr/km) oraz PKS Głubczyce (ulga 37% - 37 gr/km). Najniższe stawki za przejazd tej odległości obowiązują u przewoźników PKS w Nysie (24 gr/km) i PKS w Głubczycach (28 gr/km).

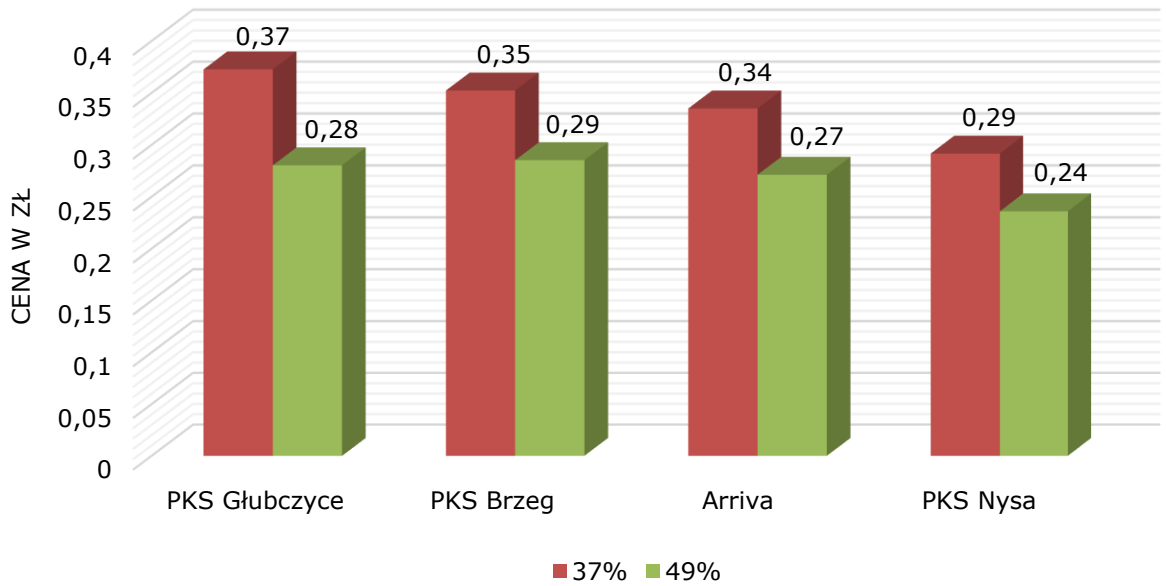


Biuro projektu:

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

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

Wykres 29 Średnie ceny biletów ulgowych(w zł) w przeliczeniu na 1 km



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 47 Średnie ceny biletów ulgowych u każdego z przewoźników, ogółem oraz w przeliczeniu na 1 km przejazdu

	Ulga	37%	49%
Arriva	ogółem	5,75	4,65
	za 1 km	0,34	0,27
PKS Nysa	ogółem	4,84	3,92
	za 1 km	0,29	0,24
PKS Głubczyce	ogółem	5,56	4,40
	za 1 km	0,37	0,28
PKS Brzeg	ogółem	6,12	4,96
	za 1 km	0,35	0,29

Źródło: Opracowanie własne

Bilety miesięczne ulgowe

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37% należą mieszczą się w przedziale od 77,18 zł (na najkrótszych odległościach, tj. do 3 km) do 220,50 zł (na najdłuższych

odległościach, tj. 21-25km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od wartości średniej, sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najniższe – przez spółkę Arriva.

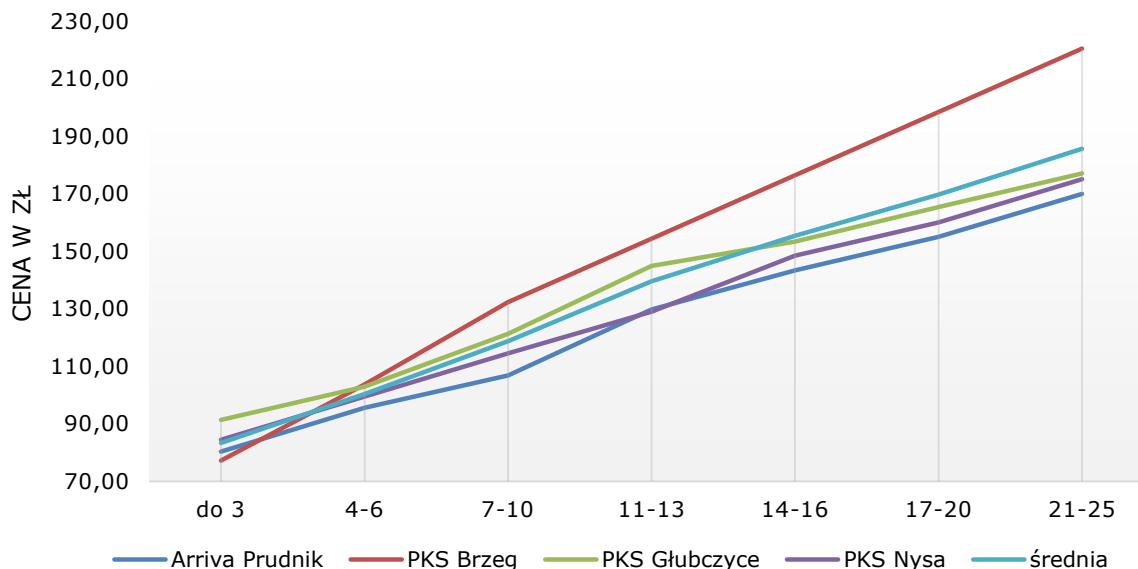


Biuro projektu:

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

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

Wykres 30 Ceny biletów miesięcznych z ulgą 37%, w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika



Źródło: Opracowanie własne

Ceny biletów miesięcznych z ulgą 49% na odległościach nieprzekraczających 25 km mieszczą się w przedziale od 62,48 zł (na najkrótszych trasach, tj. do 3 km) do 178,50 zł (na najdłuższych trasach, tj. 21-25 km). Najdroższe bilety, znacznie wyższe od średniej ceny sprzedawane są przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brzegu, natomiast najtańsze przez spółkę Arriva.



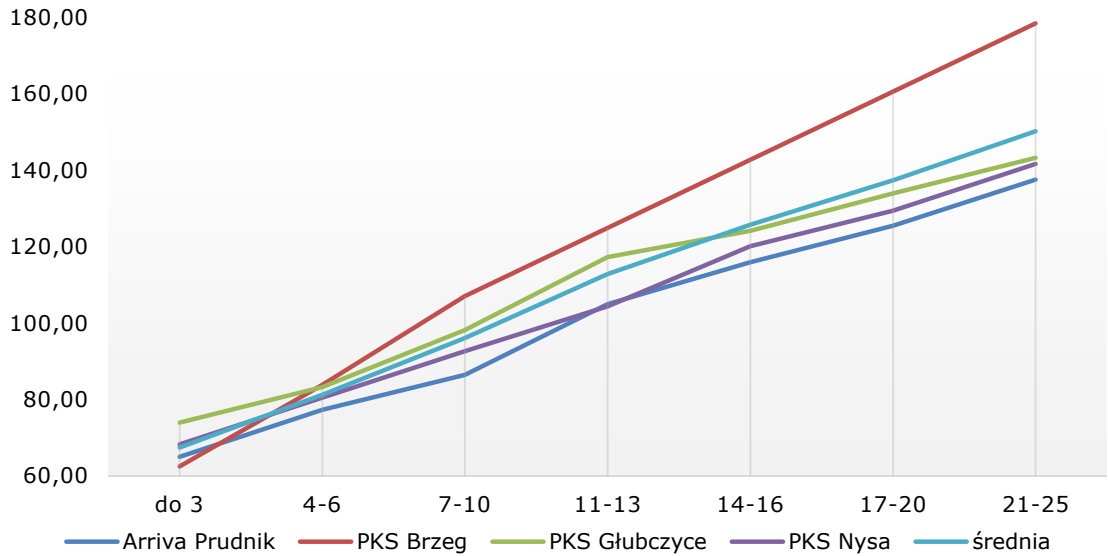
MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



**Biuro projektu:**

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

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

Wykres 31 Średnia cena biletów miesięcznych z ulgą 49% w zależności od długości odcinka oraz przewoźnika

Źródło: Opracowanie własne

Średnia cena biletów z ulgą 49% wynosi 110,17 zł. Przeciętnie ceny odchylają się od średniej o około 30,27 zł.

Tabela 48 Podstawowe statystyki cen biletów miesięcznych z ulgą 37% oraz 49%

	Ulgą	Średnia	Minimum	Maksimum
Arriva Prudnik	37%	125,81	80,29	169,98
	49%	101,85	65,00	137,60
PKS Brzeg	37%	151,83	77,18	220,50
	49%	122,91	62,48	178,50
PKS Głubczyce	37%	136,59	91,35	177,03
	49%	110,60	73,95	143,31
PKS Nysa	37%	130,11	84,37	175,05
	49%	105,33	68,30	141,70
Ogółem	37%	136,09	77,18	220,50



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

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

	Ulga	Średnia	Minimum	Maksimum
	49%	110,17	62,48	178,50

Źródło: Opracowanie własne

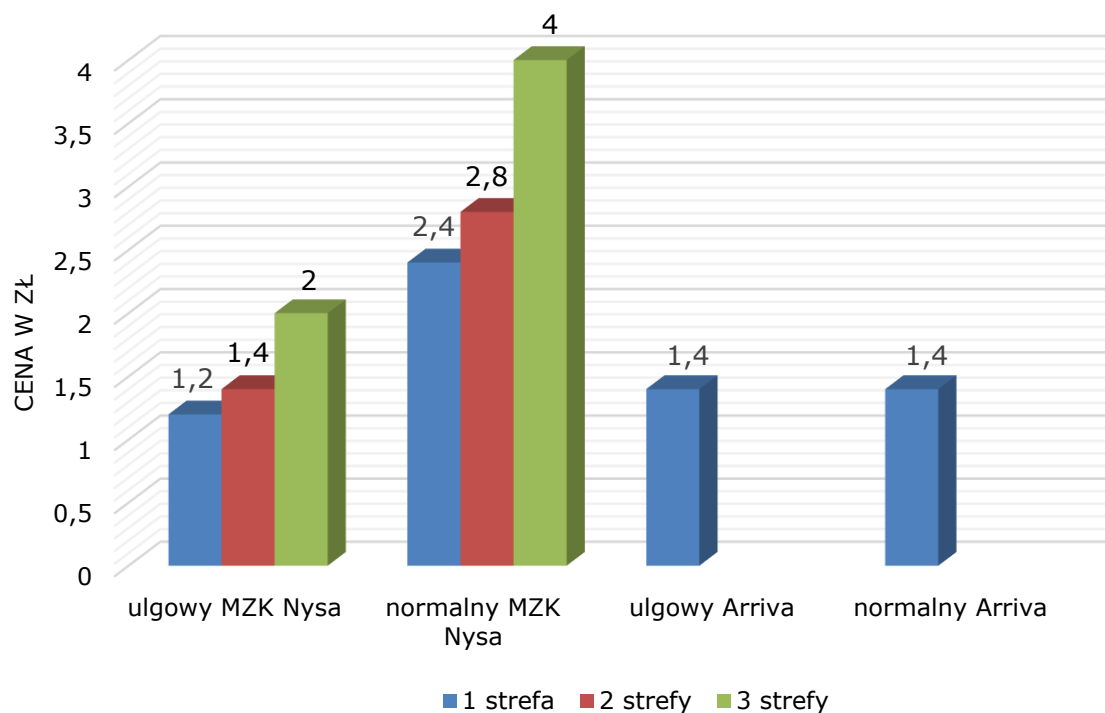
2.1.2 Struktura taryfowa komunikacji miejskiej (MZK Nysa i Arriva Oddział Prudnik)

Komunikację na terenie miasta i gminy Nysa zapewnia spółka MZK w Nysie, natomiast na terenie miasta Prudnik – Arriva oddział w Prudniku.

U przewoźnika MZK w Nysie istnieje podział na 3 strefy. Cena biletu na terenie jednej strefy wynosi 2,40 zł, natomiast bilet ulgowy odpowiednio 50% wartości biletu normalnego, czyli 1,20 zł. Bilet 2-strefowy kosztuje 2,80 zł. Bilet obejmujący zasięgiem 3 strefy kosztuje 4 zł, natomiast ulgowy 2 zł.

Z kolei na terenie Prudnika cena biletu normalnego wynosi 1,40 zł, jednak od tej ceny nie są przewidziane żadne ulgi.

Wykres 32 Ceny biletów jednorazowych strefowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Oddział w Prudniku



Źródło: Opracowanie własne

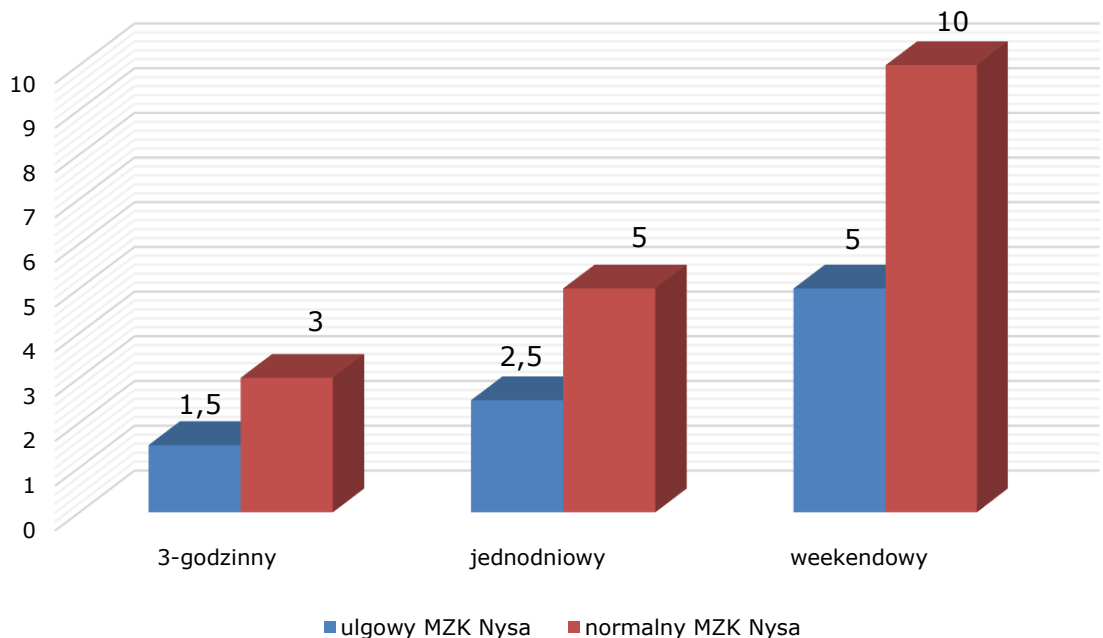


Biuro projektu:
48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552

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

W punktach sprzedaży MZK w Nysie oferowane są również bilety czasowe: 3-godzinny, jednodniowy oraz weekendowy (ważny od piątku od godziny 17:00 do godziny 23:59 w niedzielę), których cena mieści się w przedziale 3 – 10 zł. Dla biletów czasowych również przewidziane są ulgi w wysokości 50% wartości biletu normalnego.

Wykres 33 Ceny biletów jednorazowych czasowych, obowiązujących na liniach MZK w Nysie



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 49 Cennik biletów jednorazowych (strefowych oraz czasowych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie oraz Arriva Prudnik

	MZK Nysa		Arriva Prudnik	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
1 strefa	2,4	1,2	1,4	1,4
2 strefy	2,8	1,4	brak	
3 strefy	4	2		
3-godzinny	3	1,5		
jednodniowy	5	2,5		

Strona 154 z 206





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

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

	MZK Nysa		Arriva Prudnik	
	normalny	ulgowy	normalny	ulgowy
weekendowy	10	5		

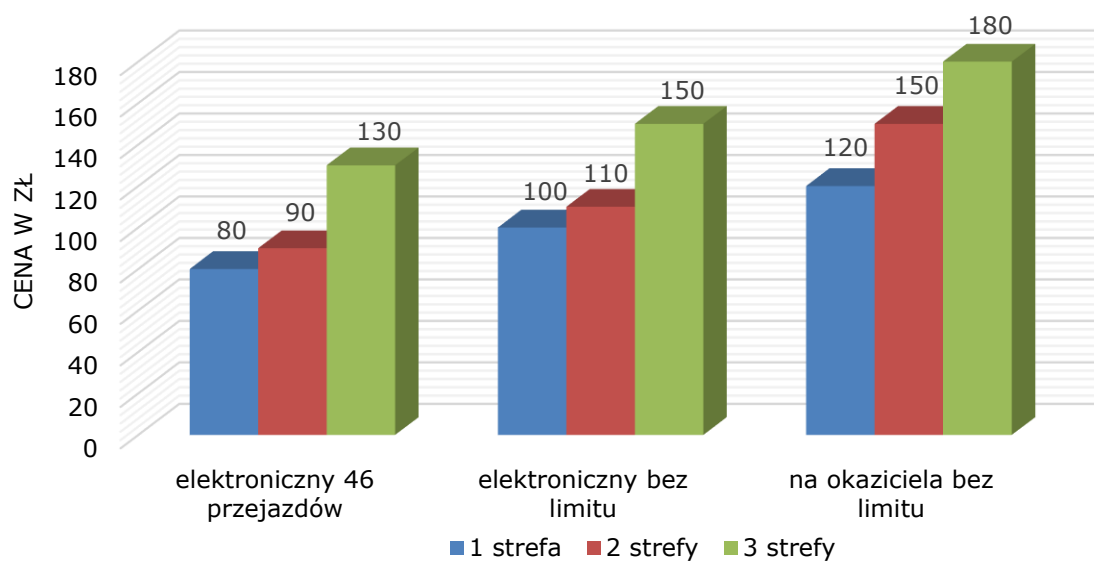
Źródło: Opracowanie własne

Wśród biletów okresowych, obowiązujących w taryfie MZK Nysa, wyróżnia się:

- bilety elektroniczne miesięczne imienne uprawniające jedną osobę do 46 przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 80 zł, 90 zł i 130 zł);
- bilety miesięczne imienne bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 100 zł, 110 zł, 150 zł);
- bilet na okaziciela bez limitu przejazdów w jednej, dwóch lub trzech strefach (cena odpowiednio 120 zł, 150 zł, 180 zł).

W przypadku spółki Arriva Odział w Prudniku bilet miesięczny na terenie miasta kosztuje 35 zł, natomiast ulgowy 17,50 zł.

Wykres 34 Ceny biletów okresowych normalnych obowiązujących na liniach MZK Nysa



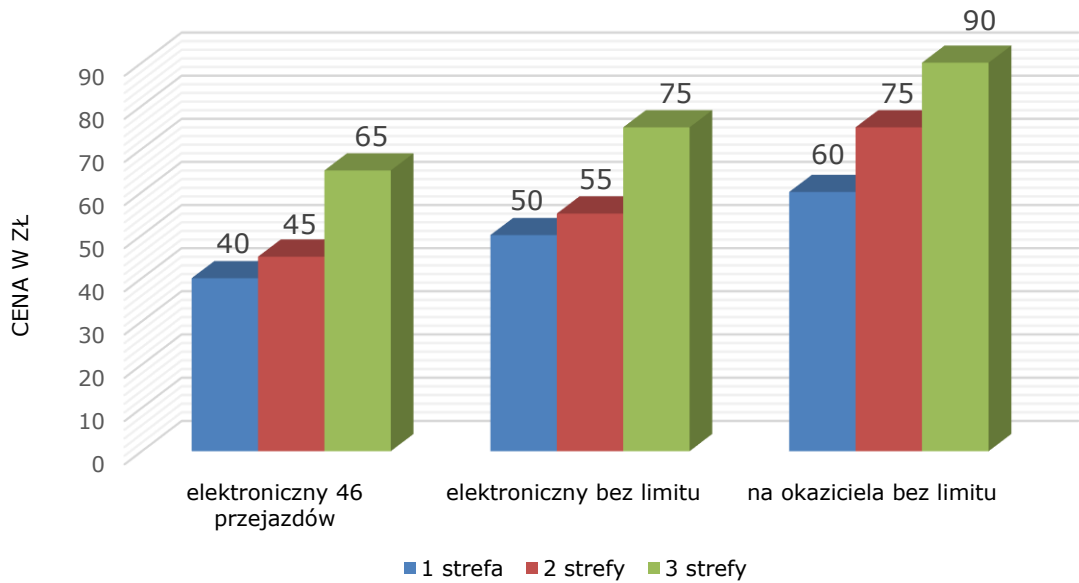
Źródło: Opracowanie własne

Ceny biletów ulgowych stanowią odpowiednio 50% ceny biletu normalnego i przedstawione zostały na wykresie poniżej.



Wykres 35 Ceny biletów okresowych ulgowych obowiązujących w na liniach MZK w Nysie

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



Źródło: Opracowanie własne

Tabela 50 Ceny biletów okresowych (miesięcznych) obowiązujących na liniach MZK w Nysie

	Rodzaj biletu	1 strefa	2 strefy	3 strefy
normalny (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	80	90	130
	elektroniczny bez limitu	100	110	150
	na okaziciela bez limitu	120	150	180
ulgowy (zł)	elektroniczny 46 przejazdów	40	45	65
	elektroniczny bez limitu	50	55	75
	na okaziciela bez limitu	60	75	90

Źródło: Opracowanie własne

Wśród pozostałych biletów okresowych oferowanych przez MZK w Nysie wyróżnia się:

- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 9 zł);

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

- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 46 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w dwóch strefach (cena 13 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza obwodu do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 22 zł);
- bilet elektroniczny miesięczny imienny uprawniający uczniów dojeżdżających spoza gminy Nysa do szkół podstawowych i gimnazjów, do 92 przejazdów miesięcznie na liniach komunikacyjnych w trzech strefach (cena 30 zł).

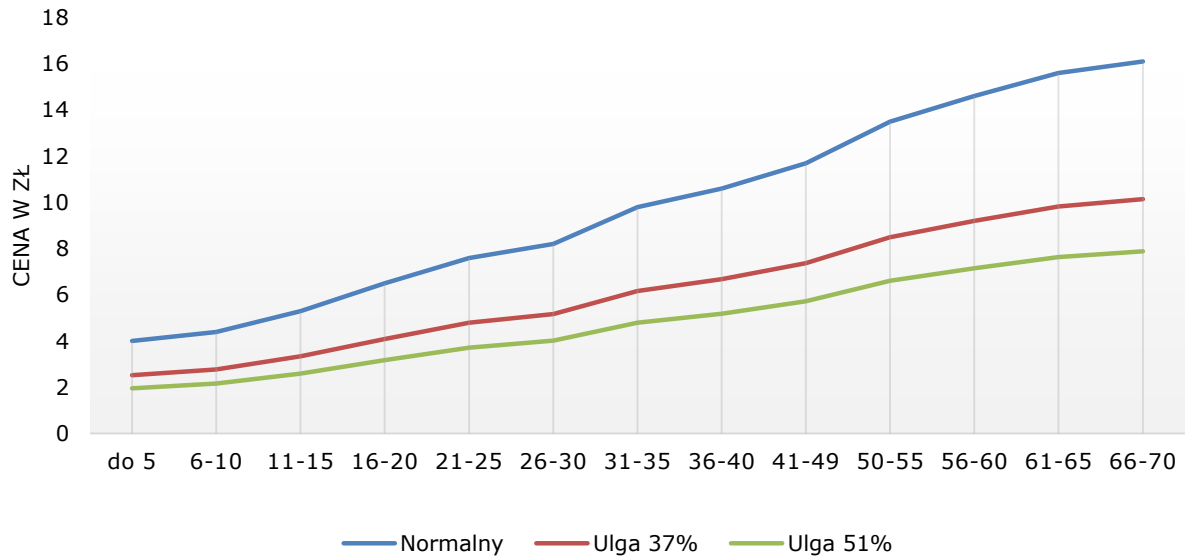
2.1.3 Struktura taryfowa PKP (Przewozy Regionalne)

Średnia stawka za bilety normalne spółki Przewozy Regionalne na trasach przebiegających przez Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie 2020 wynosi 9,84 zł (za bilety na trasach nieprzekraczających 70 km). Spółka Przewozy Regionalne uwzględnia również ulgi ustawowe – 37% (uczniowie) i 51% (studenci), dla których średnie ceny biletów wynoszą odpowiednio 6,20 zł i 4,82 zł.

Tabela 51 Podstawowe statystyki dotyczące cen biletów obowiązujących na trasach spółki Przewozy Regionalne

Statystyki	Normalny (zł)	Ulga 37% (zł)	Ulga 51% (zł)
średnia	9,84	6,20	4,82
maksimum	16,1	10,14	7,89
minimum	4	2,52	1,96

Źródło: Opracowanie własne

**Biuro projektu:**48-300 Nysa
ul. Kolejowa 15
tel. 77 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl**Wykres 36 Średnie ceny biletów obowiązujących w spółce Przewozy Regionalne w zależności od odcinka trasy oraz rodzaju biletu.**

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 52 Przeciętne ceny biletów w rozróżnieniu na rodzaj biletu oraz odległość

	Normalny (w zł)	Ulga 37% (w zł)	Ulga 51% (w zł)
do 5	4	2,52	1,96
6-10	4,4	2,77	2,16
11-15	5,3	3,34	2,6
16-20	6,5	4,09	3,18
21-25	7,6	4,79	3,72
26-30	8,2	5,17	4,02
31-35	9,8	6,17	4,8
36-40	10,6	6,68	5,19
41-49	11,7	7,37	5,73
50-55	13,5	8,5	6,61
56-60	14,6	9,2	7,15

Strona 158 z 206



Biuro projektu:

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

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

	Normalny (w zł)	Ulga 37% (w zł)	Ulga 51% (w zł)
61-65	15,6	9,83	7,64
66-70	16,1	10,14	7,89

Źródło: Opracowanie własne

2.1.4 Struktura taryfowa u pozostałych przewoźników

Na podstawie udostępnionych zezwoleń zidentyfikowano pozostałych przewoźników realizujących kursy przez obszar Partnerstwa Nyskiego. Są to następujące spółki:

- „BUS Jan Dąbrowski”;
- Trans-Ekspres Rafał Cholewiński;
- Usługi Transportowe Auto-Komis-Skup-Sprzedaż Samochodów Zygmunt Józef;
- Euro-Bus Kurowski Bogdan;
- Auto-Fan Zbigniew Dąbrowski;
- Nyski Bus.

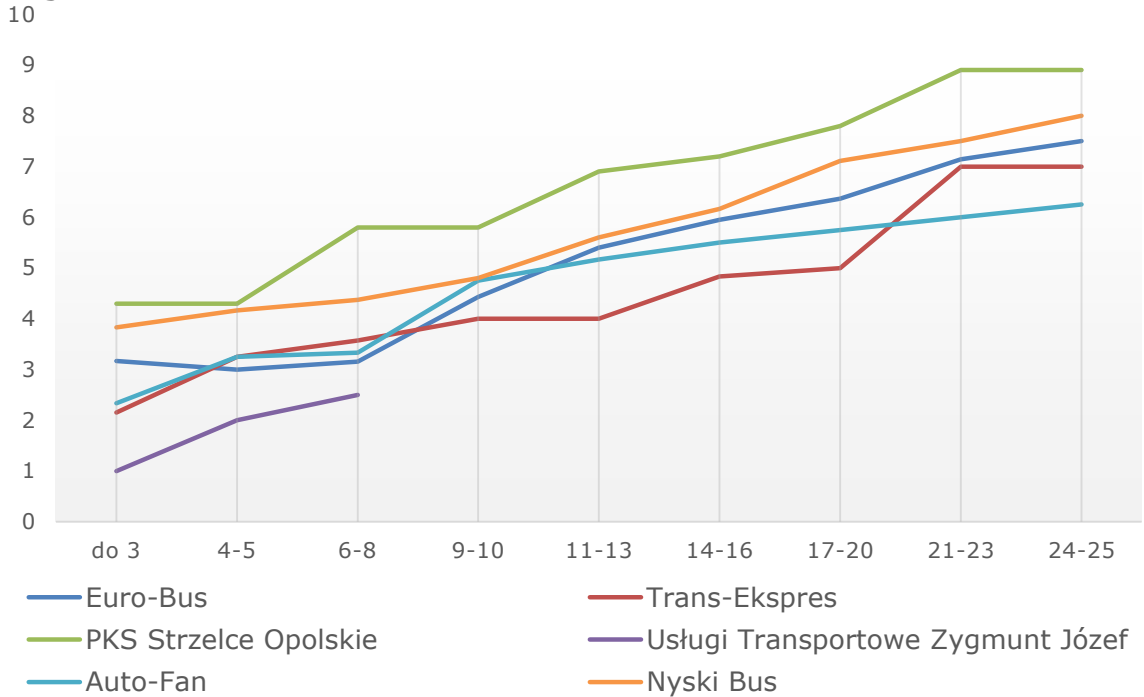


Biuro projektu:

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

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

Wykres 37 Ceny biletów u pozostałych przewoźników w zależności od długości odcinka



Źródło: Opracowanie własne

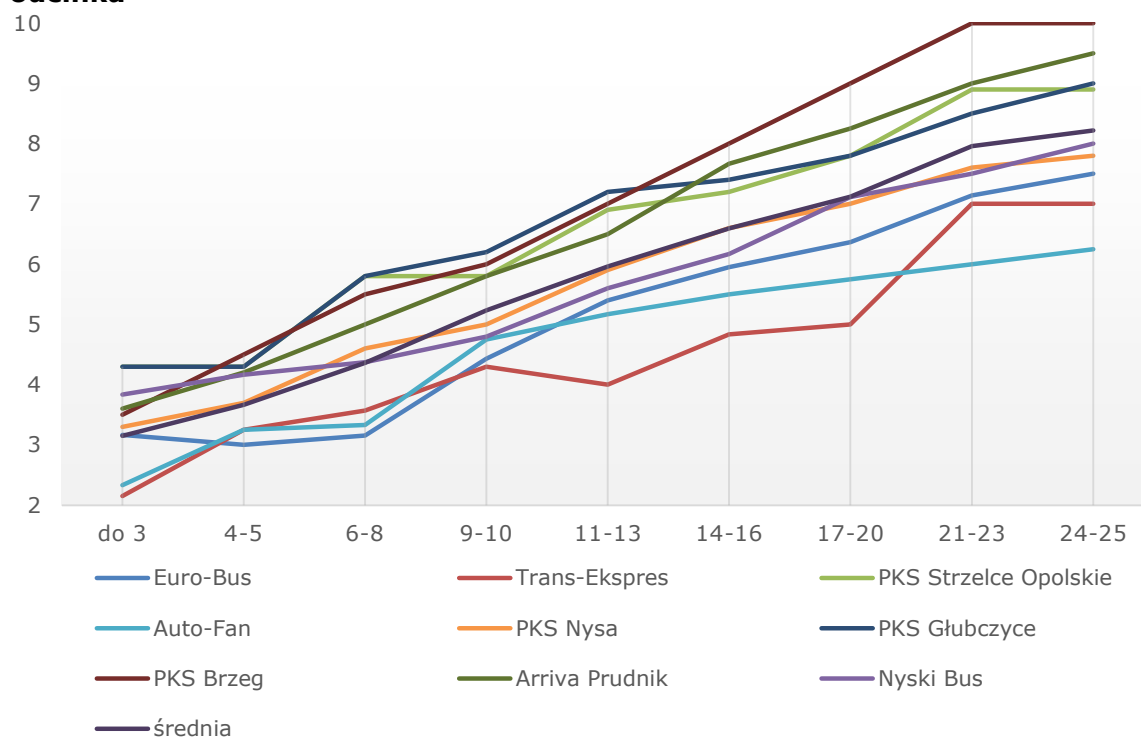
Spośród pozostałych przewoźników, których cenniki zostały udostępnione, na krótszych trasach najtańsze przewozy organizuje firma „Usługi Transportowe Zygmunt Józef”, natomiast najdroższe PKS Strzelce Opolskie. Równie wysokie ceny biletów na najdłuższych trasach (tj. powyżej 20 km) oferują firmy Nyski Bus oraz Euro-Bus.

2.1.5 Zestawienie cen biletów wszystkich przewoźników

Spośród wszystkich badanych przewoźników najniższe ceny (poniżej wartości średniej) oferują głównie prywatni przewoźnicy. PKS w Nysie pobiera opłaty za korzystanie z usług transportowych na zbliżonym poziomie do wartości średniej. Na odcinkach do 3 km oraz 10-25 km najniższe opłaty za przejazd pobierają firmy Trans-Ekspres oraz Auto-Fan. Jedynie na odcinku trasy o długości 4-8 km najtańsze bilety sprzedawane są przez Euro-Bus.



Wykres 38 Ceny biletów wszystkich przewoźników w zależności od długości odcinka



Biuro projektu:

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Najwyższe średnie ceny biletów na odcinkach nieprzekraczających 25 km zaobserwowano u przewoźników: PKS w Brzegu, PKS w Głubczycach, PKS w Strzelcach Opolskich oraz w Oddziale firmy Arriva w Prudniku. Średnie ceny biletów spółki Nyski Bus oraz PKS w Nysie są bardzo zbliżone do średniej ceny biletów wszystkich przewoźników ogółem. Najniższe średnie ceny biletów sprzedawane są u przewoźników prywatnych, tj. Euro-Bus, Auto-Fan oraz Trans-Ekspres.

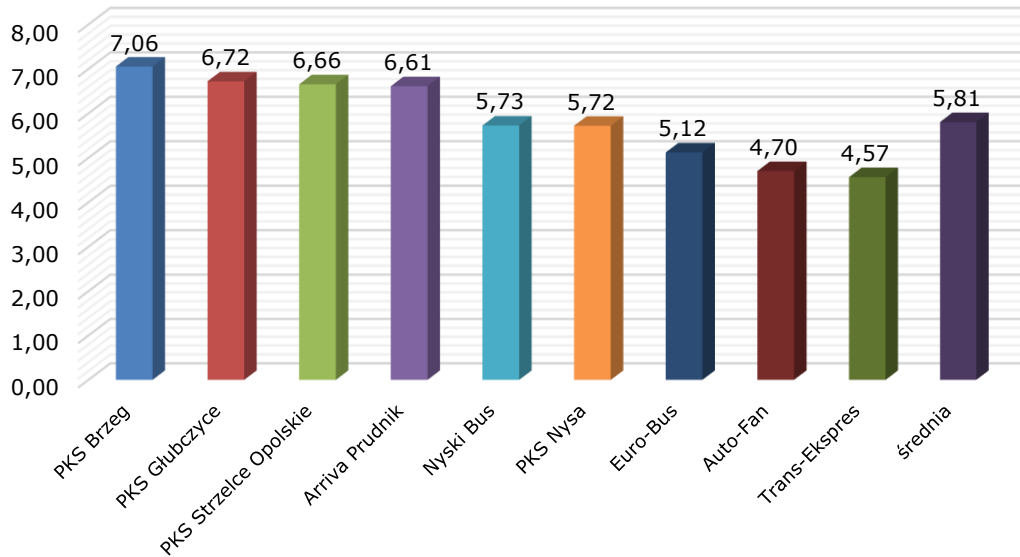


Wykres 39 Średnie ceny biletów poszczególnych przewoźników na odcinkach 1-25 km

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Opracowanie własne

2.1.6 Podsumowanie, wnioski i rekomendacje

Ze względu na specyfikę obszaru, wdrożenie zintegrowanego systemu taryfowego na OF PN 2020 może być zadaniem niezwykle trudnym, ponieważ charakteryzuje się on znacznym rozproszeniem. Przedsięwzięcie jest jednak możliwe do realizacji. Ideą zintegrowanego systemu taryfowego powinno być wprowadzenie jednego biletu, który będzie ważny na liniach wszystkich przewoźników. Taki bilet zapewni pasażerom wygodę korzystania ze środków transportu publicznego oraz niższe koszty przejazdu, co, jak potwierdzono w toku przeprowadzanych badań ankietowych, jest jedną z determinant wzrostu zainteresowania transportem zbiorowym. Aktualnie, wśród osób korzystających z komunikacji publicznej tylko 8% mieszkańców wskazało, że korzystają z niej ze względu na niskie koszty. Takie wyniki pozwalają wnioskować, że transport zbiorowy wcale nie jest postrzegany przez korzystających jako tańsza alternatywa, a raczej jako jedyna możliwość przemieszczania się (w przypadku braku posiadania prawa jazdy i własnego środka transportu). Okiem mieszkańców korzystających z komunikacji publicznej, podróż wcale nie jest też komfortowa (tylko 7% osób twierdzi, że korzysta z komunikacji publicznej ponieważ jest ona wygodna). Tak niskie oceny dwóch wspomnianych determinant wyboru środków transportu sprawiają, że należy opowiedzieć się za wprowadzeniem działań mających na celu poprawę wygody i opłacalności korzystania z komunikacji zbiorowej.

W związku z powyższym, rekomenduje się tworzenie związków przedsiębiorstw, w ramach których oferowany będzie wspólny bilet. Takie rozwiązanie niewątpliwie sprawi, że transport będzie dla pasażerów bardziej opłacalny i wygodny. W razie przesiadek podróżni nie będą musieli ponownie stać w kolejce po zakup jednorazowego biletu.

W przypadku braku możliwości wprowadzenia wspólnego, jednego biletu na całym obszarze Partnerstwa Nyskiego, rekomenduje się ujednoczenie (bądź dążenie do ujednoczenia) cen biletów tak, aby u każdego z przewoźników ceny na podobnych odległościach były równe lub przynajmniej zbliżone. Można wprowadzić wspólną identyfikację wizualną u wszystkich 4 przewoźników (tj. PKS Nysa, PKS Głubczyce, MZK Nysa i Arriva Prudnik).

Dodatkowo zaleca się wprowadzenie wspólnej strony internetowej, na której dostępny będzie wspólny rozkład jazdy (jasny, czytelny, zgodny z faktyczną realizacją kursów, aktualizowany na bieżąco, z wyszukiwarką połączeń). Wspólny rozkład jazdy powinien w prosty sposób umożliwiać uzyskanie informacji, który przewoźnik obsługuje daną trasę. Rozkład powinien również być zamieszczony na każdym przystanku.

Dobrym rozwiązaniem mogłoby być umiejscowienie przy większości przystanków automatów biletowych. Dzięki temu pasażer mógłby zakupić bilet na przejazd u dowolnie wybranego przez siebie przewoźnika (automaty wyposażone w funkcję wyboru przewoźnika). Takie automaty można zamieścić w głównych punktach miast (centrum, ważniejsze dzielnice), przy dworcach autobusowych oraz na głównych przystankach w mniejszych gminach i sołectwach (po jednym na każdym przystanku). Dodatkowo, takie rozwiązanie można uczynić jeszcze bardziej atrakcyjnym poprzez umożliwienie pasażerowi zakupu biletu uwzględniającego przesiadkę na linie innego przewoźnika (utworzenie specjalnego modułu w automatach, który umożliwia na etapie późniejszego rozliczania proporcjonalny podział zysków między dwoma przewoźnikami).



Biuro projektu:

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

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



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

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

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

2.2.1 Czym jest zintegrowany węzeł (przystanek) przesiadkowy

Zintegrowane węzły przesiadkowe są to miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu. Wyposażone są one w niezbędną do obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się z rozkładami jazdy, trasą linii komunikacyjnej lub całą siecią komunikacyjną.

Ideą węzłów przesiadkowych (przystanków przesiadkowych) jest połączenie komunikacji kolejowej, autobusowej regionalnej, miejskich autobusów oraz transportu indywidualnego, co jest możliwe dzięki istnieniu przydworcowych parkingów samochodowych i rowerowych. Ważne, aby przesiadki były wygodne dla pasażerów, to jest odległość jaką należy pokonać między dwoma środkami transportu była ograniczona do minimum, była zlokalizowana na jednym poziomie oraz nie wymagała przechodzenia przez ruchliwe ulice.

2.2.2 System Bike&Ride elementem centrum (węzła przesiadkowego)

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

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

2.2.3 Główna grupa docelowa

Przy planowaniu centrum przesiadkowego ważne jest, aby przesiadka *door-to-door* była dosłownie przesiadką, gdzie pojazdy są ustawione drzwiami w drzwiach – tak, aby przejście z jednego środka transportu do drugiego było jak najmniej odczuwalne, a czas oczekiwania ograniczony do minimum. Najczęstsze powody podróży to praca, szkoła, zakupy i zdrowie. Jednak priorytetowo powinny być potraktowane osoby pracujące oraz uczące się, gdyż tylko one odbywają podróż codziennie, względnie o stałych porach dnia. Zatem to właśnie do tych grup powinna być przede wszystkim kierowana strategia. Co więcej, osoby, których najczęstszym powodem podróży są zakupy, posiadają zazwyczaj



Biuro projektu:

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

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

własny samochód, którym podróż jest znacznie wygodniejsza. Dzieje się tak dlatego, że wracając z większych zakupów ogromnym trudem jest dotarcie ze wszystkimi nabytymi towarami od sklepu do przystanku autobusowego, a później od przystanku docelowego do domu. Powoduje to, że osoby robiące zakupy wolą podjechać samochodem pod sam sklep, gdyż odległość na jakiej muszą wówczas dźwigać zakupy jest znacznie mniejsza. Podobnie w przypadku osób, które najczęściej podróżują w celach zdrowotnych – wskazano wprawdzie, że z tego powodu podróżuje 15% badanych, jednak ze względu na nieregularny charakter podróży, nie należy traktować jako priorytetu obsługę tego typu podróży.

2.2.4 Infrastruktura centrum (węzła) przesiadkowego

Jak już wspomniano, priorytetem powinno być dostosowanie transportu publicznego do wymagań osób pracujących i uczących się/studiujących, gdyż tylko takie osoby podróżują regularnie o stałych porach dnia. W związku z powyższym, w planowaniu zagospodarowania terenu wokół przystanku przesiadkowego priorytetem nie powinno być zaplecze handlowe i gastronomiczne (tj. sklepy, bary, restauracje), gdyż osoby dojeżdżające w godzinach porannych do pracy lub szkoły (oraz w powrotnych trasach do domu) chcą tę trasę pokonać jak najszybciej, bez żadnych dodatkowych przeszkód. W związku z tym nie mają oni czasu ani ochoty na poranne oczekiwanie przy kawie, śniadaniu (które wolą zjeść w domu – również dlatego, że jest bardziej opłacalne), ani też zakupy, które potem trzeba dźwigać. Podróż poranna powinna być jak najszybsza, gdyż długie oczekiwanie na przesiadkę, powoduje tylko i wyłącznie niechęć do transportu publicznego. Podobnie jest z podróżą powrotną, gdyż każda osoba spieszy się do swojego domu, rodziny, dzieci, obowiązków. Dlatego też osobom tym zależy na sprawnej, nieodczuwalnej przesiadce i jak najszybszym powrocie do domu. Jeżeli oczekiwanie na przesiadkę będzie zajmowało zbyt dużo czasu, wówczas tacy pasażerowie zamienią transport publiczny na transport własnym samochodem.

Przesiadka z jednego środka transportu w drugi nie powinna stanowić żadnego problemu, przejście powinno być przestronne, tak aby ludzie nie musieli się przeciskać między sobą, pomiędzy przechodzącymi nie powinny znajdować się żadne przeszkody (takie jak kosz na śmieci, barierki itp.). W związku z tym przystanki przesiadkowe powinny cechować się przede wszystkim prostotą, tak aby przemieszczenie się pomiędzy środkami transportu nie nastęrczało problemów i było dokonywane w sposób intuicyjny. Ponieważ OF PN nie charakteryzuje się tak dużą gęstością zaludnienia jak inne regiony Polski, przystanki przesiadkowe powinny być stosunkowo małe, ale też przejrzyste, tak aby ryzyko, że pasażer wsiądzie do nieodpowiedniego autobusu było ograniczone do minimum. Ważne jest również, aby miejsca, gdzie odbywa się przesiadka *door-to-door*, były miejscami zadaszonymi, tak aby w przypadku złych warunków atmosferycznych przesiadka również była nieuciążliwa, komfortowa. Planując infrastrukturę przystanków przesiadkowych, należy mieć na uwadze, aby



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

stanowiska były dostosowane do typu pojazdów jakie będą na nie wjeżdżać, ponieważ duże autobusy mają inne możliwości skrętu niż małe mikrobusy. Autobusy różnią się również wysokością, zatem wysokość zadaszona wiat również powinna być odpowiednio dostosowana.

2.2.5 System informacji pasażerskiej

Jak wspomniano wyżej, ludźmi, do których głównie powinna być kierowana strategia, są osoby pracujące oraz uczące się/studiujące. W związku z tym, że osoby te stale zamieszkują na terenie OF PN 2020, nie potrzebują one specjalnego zaawansowanego systemu informacji, ponieważ obszar ten jest im doskonale znany. Specjalne, zaawansowane technologicznie tablice oraz stacjonarne punkty informacji są zbędne, co nie oznacza jednak, że system informacji nie powinien w ogóle istnieć. Rozkłady jazdy autobusów umieszczone na przystankach oraz odpowiednie oznakowanie to rozwiązania, które koniecznie muszą być wprowadzone na odpowiednim poziomie. Warto wspomnieć, że najczęstszymi pasażerami będą ludzie dojeżdżający codziennie do pracy i miejsca nauki, zatem to głównie do ich preferencji należy dostosować wszystkie ww. aspekty podróży. Osoby te będą przesiadać się intuicyjnie, w związku z czym ważne jest, aby autobusy przyjeżdżały i odjeżdżały w sposób harmonijny, zawsze korzystając z tych samych stanowisk.

2.2.6 Logistyka

Ważnym zadaniem powinno być zintegrowanie odjazdów autobusów z przyjazdami pociągów (tam gdzie kolej jeszcze funkcjonuje) oraz odjazdami innych autobusów, co zwiększy możliwości komunikacji publicznej i w efekcie przyczyni się do wzrostu zainteresowania nią wśród pasażerów. Ważne również, aby jeden autobus nie odjeżdżał dopóki nie przyjedzie środek transportu (drugi autobus lub pociąg) z pasażerami, którzy mają zamiar się przesiąść.

2.3 Aktualnie istniejące koncepcje/wzorce/wizualizacje dworców pełniących funkcję przystanków przesiadkowych



Budując przystanki przesiadkowe należy wzorować się na tych już istniejących.

Pszczyna

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 37 Centrum przesiadkowe w Pszczynie – wizualizacja



Źródło: Witryna internetowa pszczyna.naszemiasto.pl

W Pszczynie planowane centrum przesiadkowe zlokalizowane ma być przy dworcu PKP, na terenie którego znajdować się będzie pawilon główny z poczekalnią, kasami, informacją, zapleczem socjalnym i toaletami. Obok postawiony jest pawilon boczny ze stojakami dla rowerów oraz zejście do galerii „Schron”, jak również pawilony przystankowe. Obok pawilonów znajdują się stanowiska dla autobusów dalekobieżnych, komunikacji lokalnej oraz taksówek, a także miejsca parkingowe. Pasażerowie przyjeżdżający pociągiem mogą przesiąść się na autobus, ponieważ stanowiska autobusowe zlokalizowane są tuż przy peronach.



Rysunek 38 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Pszczynie

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Witryna internetowa pszczyna.naszemiasto.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Sosnowiec

Aktualnie dworzec autobusowy w Sosnowcu pełni rolę pewnego rodzaju węzła przesiadkowego, z którego autobusy odjeżdżają m.in. do Dąbrowy Górniczej Strzemieszyc, Ząbkowic, Wojkowic, Bytomia, Mysłowic, Jaworzna oraz najdalszych dzielnic Sosnowca – Maczek i Rudnej. Oprócz tego, w centrum miasta Sosnowiec znajduje się czynny dworzec kolejowy, z którego wykonywane są odjazdy pociągów oraz autobusów do większości dzielnic miasta oraz miast sąsiadujących (Katowice, Mysłowice, Czeladź, Dąbrowa Górnicza). Oprócz autobusów istnieje również infrastruktura tramwajowa. Godziny odjazdów autobusów są dostosowane do godzin przyjazdów innych autobusów, tak aby czas oczekiwania na przesiadkę nie był długi.



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 39 Dworzec PKS w Sosnowcu



Źródło: Witryna internetowa <http://wikimapia.org/>

Na dworcu znajdują się 4 stanowiska z zadaszeniem. Autobus danej linii, jadąc w odpowiednim kierunku podjeżdża zawsze na to samo stanowisko. Na dworcu znajdują się nowoczesne elektroniczne tablice informujące o godzinach odjazdów autobusów oraz tradycyjne rozkłady jazdy.



Rysunek 40 Dworzec autobusowy w Sosnowcu

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Witryna internetowa fotopolska.eu

Rysunek 41 Zadaszona wiata i tablice informacyjne w Sosnowcu



Źródło: Opracowanie własne



Poznań

W Poznaniu powstał Zintegrowany Dworzec Autobusowy, do którego elementów zaliczają się: pasaż, poczekalnia i kasy, dyspozytornia, zaplecze sanitarno-socjalne oraz parking rowerowy Bike&Ride. Perony są zadaszone, a wiaty połączone z pasażem.

Biuro projektu:

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

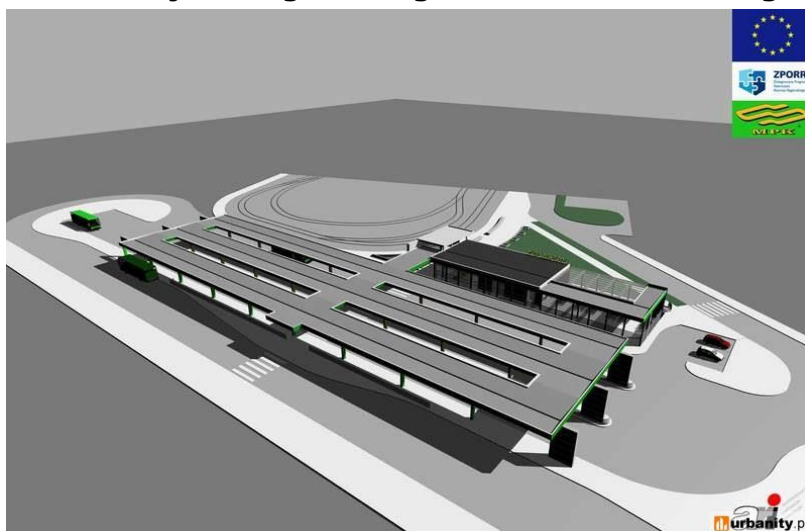
biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Rysunek 42 Wypożyczalnia rowerów przy zintegrowanym dworcu autobusowym w Poznaniu



Źródło: Witryna internetowa www.poznan.pl

Rysunek 43 Wizualizacja zintegrowanego dworca autobusowego w Poznaniu



Źródło: Witryna internetowa www.urbanity.pl



Rysunek 44 Zintegrowany dworzec autobusowy MPK w Poznaniu

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Witryna internetowa www.lepszypoznan.pl



Busko-Zdrój

W mieście Busko-Zdrój zbudowano nowy dworzec autobusowy, który jest „punktem zerowym”, tzn. przystankiem początkowym, z którego rozpoczynają kursy zarówno autobusy PKS, jak również prywatni przewoźnicy. W budynku dworca znajduje się poczekalnia z bufetem, kasy biletowe, stanowisko dyżurnego ruchu oraz pomieszczenia sanitarne.

Biuro projektu:

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

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

Rysunek 45 Nowy dworzec autobusowy w Busko-Zdroju



Źródło: Witryna internetowa www.busko.com.pl

Przed budynkiem znajdują się stanowiska, z których odjeżdżają wszystkie autobusy. Stanowiska są zadaszone, na terenie wokół dworca rozmieszczone są liczne ławki oraz kosze na śmieci. Oprócz tego znajdują się tu osobne miejsca postojowe dla autobusów, dzięki czemu oczekują one na swój planowy odjazd poza stanowiskami.



Rysunek 46 Zadaszone stanowiska odjazdowe wraz z małą infrastrukturą w Busko-Zdroju

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Witryna internetowa www.busko.com.pl

Wieluń

W Wieluniu zbudowano nowy dworzec na terenie którego znajdują się nowe stanowiska i podjazdy dla autobusów.

Rysunek 47 Widok na stanowiska odjazdowe oraz budynek dworca PKS w Wieluniu



Źródło: Witryna internetowa www.pks-wielun.pl

Stanowiska zaprojektowane zostały w systemie skośnym, dzięki czemu autobusom łatwiej jest wycofać ze stanowiska. W pobliżu 10 stanowisk autobusowych znajduje się osobny parking dla autobusów.

Rysunek 48 Dworzec PKS w Wieluniu



Źródło: Witryna internetowa www.pks-wielun.pl



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



We wnętrzach budynku znajdują się: poczekalnia, kasy biletowe, toalety i kiosk.

Rysunek 49 Wizualizacje dworca PKS w Wieluniu

Biuro projektu:

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

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



Źródło: Witryna internetowa www.pks-wielun.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



Olsztyn

Projekt Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego w Olsztynie ma na celu harmonijne połączenie nowoczesnego dworca kolejowego z dworcem autobusowym, a także przystankami komunikacji miejskiej. Przedsięwzięcie opiera się na synergii transportu pasażerskiego, usług i handlu. Główna myśl przyświecająca partnerom projektu to stworzenie miejsca funkcjonalnego, wzbogacającego olsztyńską przestrzeń, spełniającego międzynarodowe standardy – stworzenie symbolu Warmii i Mazur.



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 50 Zintegrowane Centrum Komunikacyjne w Olsztynie



Źródło: Witryna internetowa www.portalsamorzadowy.pl



Rysunek 51 Wizualizacja centrum przesiadkowego w Olsztynie

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

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



Źródło: Witryna internetowa www.olsztyn.com.pl

W planie dworca znajduje się parking samochodowy, zadaszone stanowiska, z których odjeżdżają autobusy, a także zadaszone perony kolejowe wraz z elektronicznymi tablicami informacyjnymi.

Rysunek 52 Widok od strony peronów na dworzec PKP Olsztyn Główny



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



Źródło: Witryna internetowa www.propertynews.pl



Siedlce

Biuro projektu:

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

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

W Siedlcach zintegrowany węzeł wymiany pasażerskiej stworzony został tuż przy budynku dworca PKP. W jego pobliżu znajdować się będzie dworzec autobusowy z zadaszonymi stanowiskami. Parking dla autobusów znajduje się w innej części centrum przesiadkowego. Dodatkowo planuje się wdrożenie systemu Park&Ride, co umożliwi budowa wielopoziomowego parkingu w pobliżu węzła przesiadkowego. W skład węzła będą również wchodzić centra handlowo-usługowe.

Rysunek 53 Wizja zintegrowanego węzła wymiany pasażerskiej w Siedlcach



Źródło: Witryna internetowa www.spin.siedlce.pl

Cieszyn

W Cieszynie zorganizowano konkurs, w ramach którego internauci nadsyłali projekty zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Jeden z projektów doskonale obrazuje elementy (i ich układ) jakie powinny zawierać węzły przesiadkowe. Co najważniejsze, tuż przy dworcu PKP znajdują się stanowiska, z których odjeżdżać miałyby autobusy i busy. Bezpośrednio w pobliżu węzła znajdują się parkingi, na których podróżni mogą pozostawić swoje samochody i wygodnie przesiąść się w inny środek transportu.



Biuro projektu:

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

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

Rysunek 54 Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Cieszynie – projekt nadesłany na konkurs przez internautę



Źródło: Witryna internetowa www.gazetacodzienna.pl



Tychy

W Tychach istnieje system Park&Ride, który został stworzony poprzez budowę wielopoziomowego parkingu samochodowego w pobliżu węzła komunikacji publicznej.

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

Rysunek 55 Wielopoziomowy parking na terenie centrum przesiadkowego w Tychach – widok wnętrza

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



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 56 Wielopoziomowy parking – widok od zewnątrz



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 57 Centrum przesiadkowe w Tychach – wizualizacja



Biuro projektu:

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

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



Źródło: Witryna internetowa www.umtychy.pl

Na terenie centrum przesiadkowego znajdują się zadaszone stanowiska, z których odjeżdżają autobusy. Zostały one wyposażone w elektroniczne tablice informacyjne.



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

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

Rysunek 58 Zadaszone stanowiska wraz z tablicami informacyjnymi



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 59 Parking rowerowy na terenie centrum przesiadkowego w Tychach



Źródło: Opracowanie własne

Na terenie centrum przesiadkowego istnieje również parking rowerowy, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie stanowisk autobusowych.



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

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

Pawłowice

Centrum przesiadkowe w Pawłowicach jest doskonałym przykładem rozwiązania jakie powinno zostać stworzone w mniejszych miejscowościach. Autobusy dowożą mieszkańców do centrum przesiadkowego, gdzie pasażerowie mogą przesiąść się w inny autobus. Na terenie centrum stworzony został również parking rowerowy. Przystanki są zadane.

Rysunek 60 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach



Źródło: Witryna internetowa www.wiadomosci.pless.pl

Rysunek 61 Centrum przesiadkowe w Pawłowicach



Źródło: Witryna internetowa www.wiadomosci.pless.pl



Katowice

W Katowicach stworzonych zostanie kilka węzłów przesiadkowych. Jedno z nich powstanie przy ulicy Sądowej, gdzie znajdować będzie się 8 stanowisk autobusowych. Całość będzie zadaszona. W pobliżu znajdować się będzie duży parking.

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

Rysunek 62 Węzeł przesiadkowy w Katowicach przy ul. Sądowej – wizualizacja

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



Zródło: Witryna internetowa www.m.katowice.gazeta.pl

2.4 Rekomendacje dla OF PN 2020

Dwa węzły przesiadkowe powinny znajdować się w Nysie oraz Prudniku. W każdym z wymienionych miast powinien powstać węzeł przesiadkowy zlokalizowany na terenie dworca PKP. W skład węzła powinny wchodzić: dworzec PKS, wypożyczalnia oraz parking dla rowerów, a także odpowiednio duży parking samochodowy. Wszystko to w celu wdrożenia systemów Park&Ride oraz Bike&Ride.

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

Do węzłów przesiadkowych w Nysie oraz Prudniku pasażerowie mogliby dojechać z poszczególnych gmin autobusami/mikrobusami. Tam, powinny znajdować się mniejsze węzły komunikacji publicznej. W gminach, w których nie ma połączenia kolejowego, ale jest dworzec autobusowy (wyszczególnienie poniżej) proponuje się



Biuro projektu:

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

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

stworzenie mniejszego węzła komunikacji publicznej, wypożyczalni rowerów oraz parkingów dla rowerów i samochodów. Osoby dojeżdżające z różnych miejsc komunikacją publiczną będą mogli 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.

W gminach, w których nie ma dworca autobusowego (wymienione w tabeli poniżej), proponuje się stworzenie większego przystanku autobusowego wraz ze specjalną zatoką w centrum miejscowości lub w innym, najbardziej odpowiednim miejscu.

Gminy posiadające dworzec autobusowy	Gminy nie posiadające dworca autobusowego
Gmina Głubczyce	Gmina Biała
Gmina Głuchołazy	Gmina Branice
Gmina Grodków	Gmina Kietrz
Gmina Nysa	Gmina Korfantów
Gmina Otmuchów (umowny)	Gmina Łambinowice (brak dworca autobusowego, ale istnieje stacja PKP Łambinowice)
Gmina Paczków	Gmina Lubrza
Gmina Prudnik	Gmina Skoroszyce (jest dworzec PKP)

W poszczególnych sołectwach powinny znajdować się nowe wiaty przystankowe, które dają pasażerom komfort oczekiwania na autobus w sytuacji pogorszonych warunków atmosferycznych. Wiaty przystankowe należy zamontować w większości miejscowości (sołectw), w których kursuje komunikacja publiczna.

W pierwszej kolejności należy skupić się na odpowiednim zaplanowaniu infrastruktury dworcowej na terenie OF PN 2020. Dobrą praktyką jest wykup przez gminy od PKP terenów, na których wybudowane są dworce, a następnie remont budynków. Poszczególne gminy wchodzące w skład Partnerstwa mogą wspólnie prowadzić działania zmierzające do negocjowania z PKP remontu torów położonych na terenie Partnerstwa.



Biuro projektu:

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

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

2.4.1 Nysa – zintegrowane centrum przesiadkowe

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest jedną z kluczowych i najbardziej zasadnych inwestycji na obszarze Partnerstwa Nyskiego 2020. Miasto Nysa, jako stolica powiatu nyskiego, jest pewnego rodzaju generatorem ruchu, ponieważ znajduje się tu najwięcej jednostek administracji publicznej i samorządowej oraz placówek zdrowotnych i obiektów rekreacyjnych. Uzasadnioną lokalizacją centrum przesiadkowego są okolice dworca kolejowego w Nysie, ponieważ występuje tam stosunkowo dobre połączenie z innymi miastami województwa opolskiego, relacji Nysa – Opole oraz Nysa – Brzeg. Ponadto dworzec PKP znajduje się stosunkowo blisko dworca PKS, co zdecydowanie ułatwi integrację transportu kolejowego z publicznym transportem autobusowym. Co więcej, przy ulicy Raławickiej, gdzie usytuowane są dworce PKP i PKS, znajduje się odpowiednio duża przestrzeń umożliwiająca budowę wielopoziomowego parkingu samochodowego. To z kolei pozwoli na wdrożenie systemu Park&Ride. Ważne, by istniejące w Nysie centrum przesiadkowe integrowało wszystkie możliwe środki transportu, w tym również transport rowerowy.

Ważną kwestią dla budowy centrum przesiadkowego w Nysie jest zintegrowanie PKS w Nysie z MZK w Nysie tak, aby Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej zapewniało mieszkańcom gmin wchodzących w skład powiatu oraz gmin z nim sąsiadujących dojazd z/do centrum przesiadkowego w Nysie. MZK powinno z kolei zapewniać transport z centrum przesiadkowego do poszczególnych dzielnic miasta Nysa i/lub sąsiadujących sołectw, a także dojazd z wszystkich dzielnic Nysy i sąsiednich miejscowości do centrum przesiadkowego.

Kolejnym argumentem przemawiającym za budową zintegrowanego centrum przesiadkowego w Nysie jest istniejąca sieć drogowa. Ulica Raławicka ma przebieg równoległy do drogi krajowej 41. W pobliżu przebiega DK 46 i DW 407. W związku z tym, istnieją odpowiednie uwarunkowania dla przyłączenia do centrum przesiadkowego kursów dalekobieżnych, wykraczających poza granice województwa opolskiego. W ten sposób z centrum przesiadkowego korzystaliby również studenci szkół wyższych, których największy odsetek pochodzi z województwa opolskiego i dolnośląskiego. Skrzyżowanie DK 41 i DK 46 w Nysie, znajdujące się w pobliżu planowanego centrum przesiadkowego, jest skrzyżowaniem dla którego w toku badań odnotowano największą ilość przejeżdżających samochodów osobowych.

Wśród podstawowych niedogodności wskazywanych przez mieszkańców powiatu nyskiego najczęściej pojawiały się korki oraz niedostateczna liczba miejsc parkingowych. Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego niewątpliwie powinna przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu na terenie miasta oraz zwiększenia powierzchni parkingowych.

Oprócz zadaszonych stanowisk autobusowych powinna powstać tu również poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym, kasy biletowe, parkingi rowerowe

**Biuro projektu:**

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

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

(zadaszone) oraz samochodowe, a także stanowiska dla postoju taksówek. Można również stworzyć wypożyczalnię rowerów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego jest zamieszczenie elektronicznych wyświetlaczy z informacją pasażerską oraz automatów biletowych. Ewentualnie można wydzielić miejsca dla lokali handlowych, jednak warto pamiętać, że jeśli chcemy zapewnić przesiadki *door-to-door*, to system powinien być tak dostosowany, aby pasażerowie nie mieli czasu na zakupy. Ważne, aby od węzła przesiadkowego w Nysie odchodziła wysokiej jakości infrastruktura dróg rowerowych i dojazdowych. Oprócz transportu kolejowego priorytetem powinno być zapewnienie dobrego połączenia pomiędzy Nysą a wszystkimi gminami powiatu nyskiego i ich miejscowościami, czyli:

- gminą Paczków,
- gminą Otmuchów,
- gminą Kamiennik,
- gminą Pakosławice,
- gminą Skoroszyce,
- gminą Łambinowice,
- gminą Korfantów,
- gminą Głuchołazy.

Ważne jest również zapewnienie transportu pomiędzy powiatami należącymi do Partnerstwa, zatem należy utrzymać dobre połączenie pomiędzy Nysą a Grodkowem (powiat brzeski), powiatem prudnickim oraz powiatem głubczyckim. Należy zwiększyć również liczbę kursów do Głuchołaz, Otmuchowa i Paczkowa, ponieważ jak wynika z badań, na liniach tej relacji zaobserwowano zwiększony ruch. Na nyskich parkingach zaobserwowano pojazdy zarejestrowane na terenie miasta Opole, Wrocław oraz powiatów: prudnickiego, brzeskiego, opolskiego. Świadczy to o istnieniu ruchu pomiędzy wymienionymi powiatami i koniecznością utrzymywania dobrego połączenia pomiędzy miejscowościami, tak, aby w przyszłości podróżujący byli skłonni zamienić samochód na komunikację publiczną.

2.4.2 Prudnik – węzeł przesiadkowy (centrum przesiadkowe)

W Prudniku dworzec PKP jest obecnie oddalony od dworca autobusowego o 1,2 km. Centrum przesiadkowe powinno zostać utworzone na terenie dworca PKP, tak aby zapewnić pasażerom dogodną przesiadkę *door-to-door*. Takie usytuowanie umożliwi połączenie pomiędzy komunikacją regionalną (kolej), podmiejską i miejską (autobusy odjeżdżające do poszczególnych gmin i sołectw oraz autobusy zapewniające transport na terenie miasta). Na terenie węzła przesiadkowego powinny zostać zbudowane zadaszone stanowiska autobusowe, miejsca postoju dla TAXI. Umieszczenie wypożyczalni rowerowej umożliwi przyjeżdżającemu do Prudnika wypożyczyć rower i to



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

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

nim udać się do miejsca ostatecznego celu podróży, tj. miejsca pracy, nauki itp. (pod warunkiem, że będzie ono jedynie nieznacznie oddalone od dworca). Konieczne jest, aby na terenie węzła przesiadkowego istniał zadaszony parking rowerowy (na potrzeby wdrożenia systemu Bike&Ride), na którym pasażerowie mogliby bezpiecznie pozostawić swój rower i przesiąść się w komunikację publiczną. Dla zapewnienia popularności korzystania z systemu Bike&Ride niezbędna jest rozbudowa dróg rowerowych oraz dróg dojazdowych prowadzących do węzła przesiadkowego ze strategicznych punktów. Ważnym elementem węzła przesiadkowego są elektroniczne tablice przekazujące informację pasażerską, automaty biletowe, kasy biletowe oraz poczekalnia wraz z zapleczem sanitarnym. Priorytetowe linie komunikacyjne z miasta Prudnik jakie powinny powstać, to połączenia do następujących gmin:

- gmina Biała,
- gmina Lubrza,
- gmina Głogówek.

2.4.3 Modernizacje przystanków

Głubczyce

W Głubczycach najważniejszym działaniem jest przebudowa dworca autobusowego, tak aby mógł on pełnić funkcję zintegrowanego punktu przesiadkowego, gdzie podróżni będą mogli dogodnie zmienić swój środek transportu. Konieczna jest budowa zadaszania nad stanowiskami autobusowymi, aby w razie złej pogody pasażerowie mogli komfortowo przesiąść się w inny środek transportu. Bardzo ważne, aby na dworcu w Głubczycach infrastruktura była dostosowana do obowiązujących standardów, tj. aby znajdowały się tam: poczekalnia, zaplecze sanitarne, parkingi dla samochodów i rowerów oraz, aby zapewniony był system informacji pasażerskiej, kasy biletowe i automaty biletowe.

W Głubczycach priorytetowym połączeniem powinna być linia między Głubczycami a gminą Kietrz, gminą Branice oraz gminą Baborów, gdyż według badań największa liczba podróży zamiejscowych wśród osób pracujących występuje na wyżej wymienionych trasach.

Pozostałe gminy z dworcami

W pozostałych miejscowościach, w których znajdują się dworce, tj. w Branicach, Głuchołazach, Grodkowie, Otmuchowie i Paczkowie zaleca się przebudowę dworców, tak aby mogły one pełnić funkcję mniejszych centrów przesiadkowych. W Branicach, gdzie istnieje mały dworzec, konieczny jest remont budynku, tak aby został on dostosowany do pełnienia funkcji przystanku przesiadkowego. Podobne remonty dworców dla wspomnianego celu należy wykonać w Otmuchowie i Paczkowie. W Głuchołazach i Grodkowie, Skoroszycach, Chróście i Starym Grodkowie należy

wyremontować teren wokół dworca, aby po remoncie mógł on pełnić funkcję przystanku przesiadkowego, w którym zostanie zintegrowany transport kolejowy wraz z transportem autobusowym i/lub transportem prywatnym samochodowym. Najbardziej odpowiednim rodzajem tzw. „mini-przystanku/węzła przesiadkowego” jest przystanek przesiadkowy wzorowany na rozwiązaniu, które zostało zastosowane w miejscowości Pawłowice.



Biuro projektu:

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

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

Pozostałe gminy bez dworców oraz sołectwa

Oprócz wymienionych miejscowości konieczne jest zapewnienie transportu z powiatu do każdej gminy, a następnie z gmin do poszczególnych sołectw. Również przy mniejszych węzłach przesiadkowych w poszczególnych gminach należy zintegrować ze sobą rozkłady jazdy autobusów, tak aby czas oczekiwania na przesiadkę nie przekraczał 15 minut. Czas przesiadki powinien zostać ograniczony do minimum, co jednocześnie skróci całkowity czas podróży. W miejscowościach, gdzie nie ma dworców, ale zamieszkuje je stosunkowo duża liczba mieszkańców, należy stworzyć większe przystanki autobusowe wraz z zatokami.

2.5 Projekt zintegrowanego systemu taryfowego na obszarze PN2020 obejmujący wszystkie gałęzie transportu zbiorowego.

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.

2.5.1 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 (Kraków, Gdańsk) bądź w skupiskach miast i gmin miejskich (KZK GOP), w których integracja następuje w ramach



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

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

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 Prudnik, 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.

2.5.2 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.

2.5.3 Możliwe rozwiązania funkcjonalne w zakresie organizacji współpracy

a) Gmina jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

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



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

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

transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy, organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę w przypadku gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym,
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można 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 Oddział Prudnik na wybranych liniach komunikacyjnych (wybrany w drodze przetargu nieograniczonego). Alternatywnie organizator może nawiązać współpracę z którymś z podmiotów wewnętrznych należących do okolicznych jednostek samorządu terytorialnego.

Powyższe porozumienie pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z udziałem podmiotu wewnętrznego w praktyce składa się z dwóch etapów. Strony inicjują współpracę poprzez podjęcie odpowiednio przez gminę i powiat uchwał w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Następnie, już z udziałem podmiotu wewnętrznego – przewoźnika, zawierają trójstronną umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Obecnie Powiat Nyski poprzez Radę Powiatu podjął uchwały o nawiązaniu współpracy z Gminą Pakosławice oraz Gminą Skoroszyce, których ostatecznym rezultatem ma być wykonywanie przez PKS Nysa gminnych przewozów pasażerskich na terenie tych gmin.

Powyższe rozwiązanie niesie ze sobą bezsporne korzyści zarówno w strefie finansowej, jak i w zakresie rozwoju Partnerstwa. Niewątpliwie zlecenie przewozów podmiotom lokalnym będącym własnością samorządów jest niekiedy jedynym ratunkiem dla ich funkcjonowania, gdyż w kontekście zmieniającej się charakterystyki współczesnego transportu, coraz bardziej opierającego się na transporcie indywidualnym, podmioty te często borykają się z problemami finansowymi, a ich



Biuro projektu:

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

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

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 Oddział Prudnik. W obecnej sytuacji faktyczno-prawnej mało prawdopodobnym jest, aby wszyscy przewoźnicy dobrowolnie zawiązali współpracę. Część z nich stanowi jednostki zewnętrzne wobec gmin i działa na podstawie umów zawartych z gminami lub powiatami. Są to przede wszystkim przedsiębiorcy działający w oparciu o konkurencyjność prezentowanych ofert.

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

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



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

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

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.

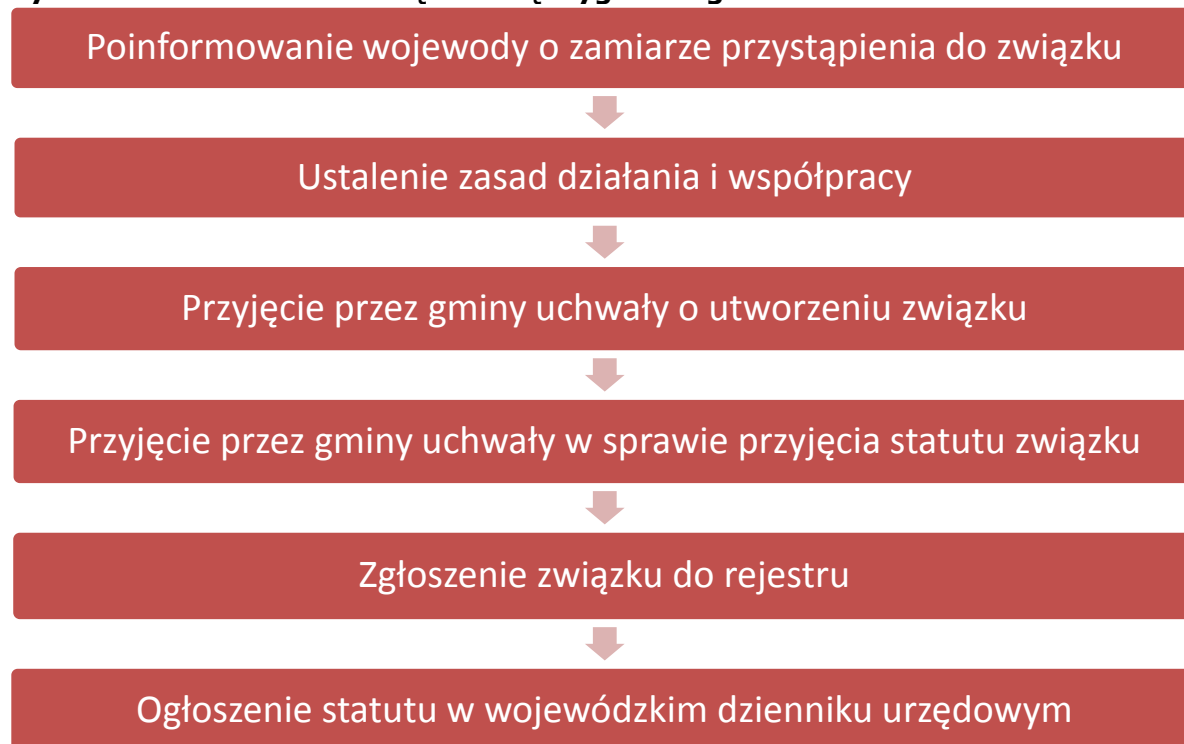
Wykonywanie powiatowych przewozów pasażerskich – przewozów międzygminnych niewykraczających poza granicę powiatu – należy do zadań własnych powiatu. Podobnie jak w przypadku gmin, powiaty mogą zawierać stosowne porozumienia z powiatami sąsiadującymi, celem przekazania jednemu z nich wykonywania transportu 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, 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 63 Powstanie związku międzygminnego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

2.5.4 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.

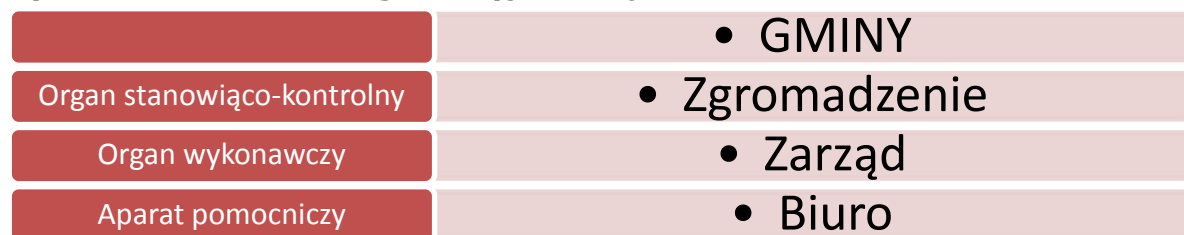
Zgromadzenie związku międzygminnego to najistotniejszy organ z punktu widzenia integracji. Jest organem stanowiącym i kontrolnym związku, decydującym o kierunkach, w jakich zmierzać będą działania związku, w szczególności realizacja zadań statutowych. Poza podejmowaniem uchwał o charakterze „organizacyjnym”, 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 64 Struktura organizacyjna związku



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.

2.5.5 Zintegrowany system taryfowy

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

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

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

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.

2.5.6 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).

2.5.7 Zasady podziału środków ze sprzedaży biletów

Nie sposób wskazać obecnie konkretnych rozwiązań kwotowych w zakresie podziału środków ze sprzedaży biletów we wspólnej taryfie, gdyż jak wskazano w analizie, nie ma możliwości dokonania całkowitej integracji taryfowej. Wysokość ewentualnego dochodu zależeć będzie bezpośrednio od rozwiązania przyjętego przez członków Partnerstwa. Czynniki takie jak przewidywane przychody ze sprzedaży, wydatki będące w zasięgu gmin/powiatów przeznaczonych na realizację i organizację usług przewozowych czy możliwość pokrycia z własnego budżetu ewentualnej różnicy



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

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

pomiędzy przychodami a wydatkami różnią się dla każdej z proponowanych metod integracji. W przypadku utworzenia dodatkowej taryfy nie znajdują zastosowania przepisy o ulgach ustawowych, co oznacza brak dotacji do ulg z budżetu państwa. Z kolei rozwiązanie w postaci transportowego związku międzygminnego wymaga od członków związku deklaracji co do szacunkowej partycypacji w wykonywaniu transportu – czy to poprzez udostępnienie środków czy wysokości składki członkowskiej wpłacanej na rzecz związku przez Partnerów. Dlatego dopiero z chwilą dokonania przez Partnerów wyboru kształtu systemu taryfowego i źródła jego regulacji możliwe będzie dokonanie rachunku finansowego i przeliczenie ewentualnych zysków i kosztów integracji. Wskazać można, że w transporcie publicznym zbiorowym, sposób obliczania przewozów oparty jest na przyjętej przez przewoźnika jednostce rozliczeniowej. Podstawowymi jednostkami rozliczeniowymi mogą być:

- Liczba wozokilometrów realizowana na terenie każdej z gmin
- Liczba pasażerów w poszczególnych kursach
- Wielkość (pojemność) taboru
- Struktura mieszana obejmująca część lub wszystkie wykazane jednostki w określonej strukturze procentowej

Przyjęta ostateczna struktura finansowania transportu publicznego jak i ewentualny podział zysków ze sprzedaży biletów powinna odzwierciedlać charakter realizowanych przewozów jak i korzyści wynikające z jego funkcjonowania.

2.5.8 Dotacje i rekompensaty

Podobnie jak w przypadku podziału środków ze sprzedaży biletów, nie sposób na stan obecny przedstawić dokładnej analizy wyznaczania wysokości dotacji i rekompensat. Przykładowo, w obecnym stanie prawnym nie stosuje się dotacji z budżetu jednostek samorządu terytorialnego spółkom komunalnym, wykonującym zadania związane z publicznym transportem drogowym. W przypadku wyboru rozwiązania opartego na funkcjonowaniu spółki komunalnej zastosowanie znajdują rekompensaty przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. Z kolei wspólny bilet regionalny utworzony z inicjatywy przewoźników ma charakter komercyjny, a co za tym idzie nie otrzymuje wsparcia z środków publicznych. Problem rekompensat wiąże się ściśle z wymaganiami stawianymi krajom członkowskim przez prawodawstwo unijne, m.in. w ww. rozporządzeniu. Parametry, na podstawie których określana jest rekompensata muszą zostać wyraźnie określone z góry, wielkość rekompensaty musi opierać się na szacunkowo określonych kosztach, a ponadto przedsiębiorca beneficjent musi zostać wybrany w określonym trybie. Na etapie poszukiwania optymalnych rozwiązań wskazanie jednoznacznego sposobu wyznaczania wysokości dotacji i rekompensat jest niemożliwe.



Biuro projektu:

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

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

Tryby w jakich udzielane są świadczenia usług w transporcie publicznym, ze względu na konieczność implementacji prawa unijnego do polskiego porządku prawnego, odpowiadają trybom regulowanym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym i wspomnianym już w niniejszym opracowaniu, tj. tryb przetargowy, koncesji, oraz tryby „bezpośrednie” – korzystanie z usług podmiotu wewnętrznego, świadczenia nieprzekraczające progów określonych w rozporządzeniu oraz wystąpienie sytuacji nadzwyczajnych.

Niezależnie od procedury, zgodnie z rozporządzeniem obliczenie rekompensaty wymaga określenia:

- jednoznacznie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą;
- z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty oraz rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty,
- określają zasady podziału kosztów związanych ze świadczeniem usług.

Ponadto w przypadku udzielenia wykonywania lokalnego transportu pasażerskiego bezpośrednio, bez przeprowadzenia przetargu zastosowanie mają zawarte w załączniku do rozporządzenia szczegółowe zasady mające zastosowanie do przyznawania rekompensaty w powyższych przypadkach.

2.5.9 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



Biuro projektu:

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

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

integracji transportu zbiorowego i transportu indywidualnego. Tworzenie centrów przesiadkowych czy parkingów dla samochodów, infrastruktury rowerowej może stanowić dodatkową korzyść z integracji w przyszłości.

2.5.10 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, 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.

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



3 Wizja, Cele i kierunki działań

Biuro projektu:

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

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

Strategia Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020 to dokument generalny, przedstawiający tematykę związaną z rozwojem wielu podsystemów transportowych – komunikacją publiczną, komunikacją drogową oraz infrastrukturą pieszo-rowerową.

WIZJA

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

Obszar Funkcjonalny Partnerstwo Nyskie to miejsce przyjazne dla mieszkańców i biznesu o wysokiej jakości, spójności i dostępności do systemu komunikacyjnego. To miejsce sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się towarów i osób - indywidualnie bądź zbiorowo, z dogodnym dostępem do miejsc pracy i nauki, stref aktywności gospodarczej i usługowej oraz turystyki.

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

- **Nowoczesność** – wykorzystywanie nowoczesnych i inteligentnych systemów i technologii zarówno w zakresie organizacji, nadzoru i sterowania ruchem, jak również nowoczesny i ekologiczny tabor przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych;
- **Atrakcyjność** – dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców i turystów;
- **Konkurencyjność** systemu komunikacji publicznej w zakresie kosztowym, czasowym oraz jakości usługi i obsługi;
- **Efektywność** systemu transportu w zakresie optymalnego wykorzystania infrastruktury oraz organizacji ruchu zapewniający sprawne i bezpieczne przemieszczanie towarów i osób na obszarze Partnerstwa;
- **Spójność** – zagwarantowanie dostępności komunikacji publicznej na linii siedziba gminy – miasto powiatowe oraz na linii sołectwo – siedziba gminy;
- **Możliwość integracji** – sposobność powiązania systemu komunikacji publicznej działającej na terenie OF PN z innym systemem komunikacji publicznej innych jednostek terytorialnych bądź obszarów funkcjonalnych;
- **Rozwój zrównoważony systemu komunikacyjnego** – przy zagwarantowaniu możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub

obywateli zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń przy zastosowaniu następujących zasad ograniczenie emisji CO₂ i odpadów generowanych przez system komunikacyjny, minimalizację zużycia zasobów nieodnawialnych, ograniczenie konsumpcji zasobów odnawialnych do poziomu zrównoważenia oraz przetwarzanie i wtórne wykorzystywanie komponentów oraz minimalizację wykorzystanie gruntów, a także ograniczenie natężenie hałasu.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Cele i kierunki działań

Z uwagi na fakt, iż Partnerstwo Nyskie to obszar funkcjonalny, poniższe cele mają charakter jednolity dla całego obszaru oraz przyczynią się do poprawy spójności i dostępności komunikacyjnej OF PN 2020, z zachowaniem zasad rozwoju zrównoważonego.

Obszar funkcjonalny to wyodrębniony przestrzennie obszar, charakteryzujący się wspólnymi uwarunkowaniami geograficznymi, przestrzennymi oraz społeczno – gospodarczymi. Planowane działania w ramach Strategii mają charakter działań wewnętrznych, jak i zewnętrznych. **Jednak działania o charakterze zewnętrznym.**

Priorytetem rozwoju OF PN 2020 jest stworzenie efektywnego systemu transportowego na jego obszarze.

Cele strategiczne i cele szczegółowe to pożądany stan, którego osiągnięcie składa się na realizację priorytetu. Wyróżniono następujące cele strategiczne:

1. Podniesienie jakości i dostępności transportu publicznego na terenie OF PN (**KOMUNIKACJA PUBLICZNA**)
2. Stworzenie spójnej i bezpiecznej sieci drogowej na terenie OF PN (**KOMUNIKACJA DROGOWA**)
3. Stworzenie spójnej infrastruktury pieszo-rowerowej na terenie OF PN (**INFRASTRUKTURA PIESZO-ROWEROWA**)

Cele szczegółowe w ramach komunikacji publicznej (KOMUNIKACJA PUBLICZNA:

1. Stworzenie spójnej sieci transportu publicznego.
2. Poprawa jakości oraz dostępności usług w transporcie publicznym.
3. Stworzenie atrakcyjnych powiązań multimodalnych przez budowę centrów przesiadkowych P&R (park and ride) oraz B&R (bike and ride).



Biuro projektu:

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

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

Cele szczegółowe w ramach komunikacji drogowej (KOMUNIKACJA DROGOWA):

1. Poprawa jakości systemu drogowego.
2. Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach.
3. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych.

Cele szczegółowe w ramach infrastruktury pieszo-rowerowej (INFRASTRUKTURA PIESZO-ROWEROWA):

1. Stworzenie spójnego systemu oznaczonych ciągów pieszo-rowerowych.
2. Poprawa bezpieczeństwa w poruszeniu się pieszo oraz rowerem w miejscowościach pozbawionych ciągów pieszo-rowerowych.

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

- Stworzenie efektywnego i spójnego systemu transportowego odzwierciadlającego rzeczywiste powiązania funkcjonalne.
- Stworzenie warunków do rozwoju alternatywnych sposobów komunikacji w opozycji do transportu samochodowego – rozwój systemu komunikacji rowerowej.
- Zwiększenie zainteresowania komunikacją publiczną (zwiększenie liczby użytkowników) dzięki poprawie efektywności komunikacji publicznej.
- Zmiana przyzwyczajeń mieszkańców – promocja 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 rzeczywistych potoków pasażerskich.
- Niwelacja niebezpieczeństwa na drogach i skrzyżowaniach OF PN.
- Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez budowę ciągów pieszych i rowerowych.
- Zwiększenie atrakcyjności turystycznej obszaru OF PN poprzez budowę tras rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą w postaci miejsc odpoczynkowych.
- Budowa nowych ciągów dróg z dala od zabudowy mieszkaniowej – wprowadzenie ruchu tranzytowego.