



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

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

TOM II
STUDIUM KOMUNIKACYJNE

www.partnerstwo-nyskie2020.pl

WYKONAWCA:

 **Collect Consulting s.A.**
40-555 Katowice, ul. Kołna 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.



Spis treści

Spis tabel 6

Spis wykresów 6

1 Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru PN 2020 7

2 Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych obszarów poszczególnych Partnerów PN 2020 12

2.1 Powiat prudnicki 12

2.1.1 Komunikacja publiczna 12

2.1.2 Komunikacja drogowa i parkingi 13

2.1.3 Infrastruktura rowerowa 15

2.2 Gmina Biała 17

2.2.1 Komunikacja publiczna 17

2.2.2 Komunikacja drogowa i parkingi 20

2.2.3 Infrastruktura rowerowa 25

2.3 Gmina Lubrza 27

2.3.1 Komunikacja publiczna 27

2.3.2 Komunikacja drogowa i parkingi 29

2.3.3 Infrastruktura rowerowa 33

2.4 Gmina Prudnik 34

2.4.1 Komunikacja publiczna 34

2.4.2 Komunikacja drogowa i parkingi 36

2.4.3 Infrastruktura rowerowa 40

2.5 Powiat nyski 42

2.5.1 Komunikacja publiczna 42

2.5.2 Komunikacja drogowa i parkingi 42

2.5.3 Infrastruktura rowerowa 44

2.6 Gmina Głuchołazy 45

2.6.1 Komunikacja publiczna 45

Zakup i wprowadzenie nowoczesnego taboru 47

2.6.2 Komunikacja drogowa i parkingi 49

2.6.3 Infrastruktura rowerowa 52



Biuro projektu:

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

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

2.7	Gmina Korfantów	55
2.7.1	Komunikacja publiczna	55
2.7.2	Komunikacja drogowa i parkingi	58
2.7.3	Infrastruktura rowerowa	61
2.8	Gmina Łambinowice	63
2.8.1	Komunikacja publiczna	63
2.8.2	Komunikacja drogowa i parkingi	67
2.8.3	Infrastruktura rowerowa	71
2.9	Gmina Nysa	73
2.9.1	Komunikacja publiczna	73
2.9.2	Infrastruktura rowerowa	75
2.9.3	Komunikacja drogowa i parkingi	77
2.10	Gmina Otmuchów	81
2.10.1	Komunikacja publiczna	81
2.10.2	Komunikacja drogowa i parkingi	83
2.10.3	Infrastruktura rowerowa	88
2.11	Gmina Paczków	91
2.11.1	Komunikacja publiczna	91
2.11.2	Komunikacja drogowa i parkingi	94
2.11.3	Infrastruktura rowerowa	98
2.12	Gmina Skoroszyce	101
2.12.1	Komunikacja publiczna	101
2.12.2	Komunikacja drogowa i parkingi	104
2.12.3	Infrastruktura rowerowa	107
2.13	Powiat głubczycki	109
2.13.1	Komunikacja publiczna	109
2.13.2	Komunikacja drogowa i parkingi	111
2.13.3	Infrastruktura rowerowa	113
2.14	Gmina Branice.....	114
2.14.1	Komunikacja publiczna	114
2.14.2	Komunikacja drogowa i parkingi	117



Biuro projektu:

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

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

2.14.3	Infrastruktura rowerowa	121
2.15	Gmina Kietrz	123
2.15.1	Komunikacja publiczna	123
2.15.2	Komunikacja drogowa i parkingi.....	125
2.15.3	Infrastruktura rowerowa	129
2.16	Gmina Głubczyce	132
2.16.1	Komunikacja publiczna	132
2.16.2	Komunikacja drogowa i parkingi.....	133
2.16.3	Infrastruktura rowerowa	137
2.17	Gmina Grodków	139
2.17.1	Komunikacja publiczna	139
2.17.2	Komunikacja drogowa i parkingi.....	140
2.17.3	Infrastruktura rowerowa	142
2.18	Podsumowanie i rekomendacje	143
3	Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz turystyki i rekreacji – określenie zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych	147
4	Analiza polityki parkingowej ze wskazaniem zapotrzebowania na powstanie nowych miejsc parkingowych, w tym parkingów dostosowanych do postoju samochodów przewożących materiały niebezpieczne	154
5	Analiza ruchu towarowego na OF PN 2020 oraz wskazanie rozwiązań ograniczających negatywne skutki transportu towarowego w obszarach zurbanizowanych.	158
6	Ogólna charakterystyka terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe oraz pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne dokonana pod kątem połączeń komunikacyjnych.	160
6.1	Tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne	161
6.2	Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne.....	162
6.3	Elementy infrastruktury korzystne dla rozwoju gospodarczego OF PN 2020 oraz zapewnienia mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępu do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych.	164

7	Innowacyjne rozwiązania w transporcie publicznym.....	166
8	Analiza ekonomiczna planowanych inwestycji liniowych.....	171
	8.1 Podstawowe założenia	171
	Wyniki modelu ruchu.....	172
	Koszty eksploatacji pojazdów	172
	Koszty czasu w przewozach pasażerskich	173
	8.2 Koszty czasu w przewozach towarowych.....	174
	8.3 Koszty wypadków drogowych	174
	8.4 Koszty emisji toksycznych składników spalin	175
	8.5 Koszty użytkowników i środowiska	176
9	Analiza finansowa	178
	Określenie założeń dla analizy finansowej:	178
	9.1 Nakłady na realizację projektu	179
	9.2 Program sprzedaży. Kalkulacja przychodów ze sprzedaży	180
	9.3 Określenie luki w finansowaniu	180
10	Wyniki analizy ekonomicznej.....	181
	10.1 Analiza kosztów i korzyści.....	181
	Wskaźniki ENPV i ERR	181
	Wskaźnik B/C.....	185



Biuro projektu:

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

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



Spis tabel

Biuro projektu:

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

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

Tabela 1 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie prudnickim	148
Tabela 2 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie nyskim	148
Tabela 3 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim	149
Tabela 4 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w Gminie Grodków	150
Tabela 5 Szacowana max. liczba potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych w wieku 13-65+	151
Tabela 6 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020	163
Tabela 7 Macierz relacji w dostępie mieszkańców do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych	164
Tabela 8 Założenia do analizy finansowej i ekonomicznej	179
Tabela 9 Nakłady na realizację projektu WI	179
Tabela 10 Struktura osiągniętych korzyści	181
Tabela 11 Wskaźniki ekonomiczne inwestycji	184

Spis wykresów

Wykres 1 Graficzne przedstawienie struktury korzyści	183
Wykres 2 Zestawienie wszystkich kosztów i korzyści projektu	186

1 Komunikacyjna analiza SWOT dla całego obszaru PN 2020



Biuro projektu:

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

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

W ramach procesu opracowania Strategii wykorzystano analizę SWOT, za pomocą której zidentyfikowano i zhierarchizowano kluczowe czynniki mające wpływ na rozwój systemu komunikacyjnego Partnerstwa Nyskiego. Analizę SWOT opracowano dla trzech podsystemów transportowych.

W poniższej tabeli przedstawiono najistotniejsze czynniki zidentyfikowane dla trzech głównych systemów transportowych. W opracowaniu uwzględniono jedynie te kwestie, na które wpływ mają gminy i powiaty zrzeszone w ramach Partnerstwa Nyskiego.

Źródłem danych były wyniki prac przeprowadzonych w toku badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami oraz pogłębiona analiza ekspercka zgromadzonych danych.

TRANSPORT DROGOWY

SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Położenie Partnerstwa Nyskiego na skrzyżowaniu ważnych dróg krajowych w układzie wschód-zachód.• Wykształcona sieć powiązań drogowych o różnych funkcjach i znaczeniu.• Sieć znaczących dróg wojewódzkich na obszarze Partnerstwa.• Gęsta sieć dróg gminnych i powiatowych na obszarze Partnerstwa.• Dobre drogowe połączenia ze stolicą województwa (Opolem) oraz pomiędzy głównymi miastami Partnerstwa – Nysą, Prudnikiem, Głubczycami.	<ul style="list-style-type: none">• Zły stan dróg powiatowych zarówno pod względem parametrów jak i stanu nawierzchni.• Zły stan dróg gminnych zarówno pod względem parametrów jak i stanu nawierzchni.• Znaczny odsetek dróg gruntowych sklasyfikowanych w kategorii dróg gminnych.• Zły stan dróg transportu rolnego.• Brak chodników, poboczy i przejść dla pieszych na terenach wiejskich.• Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych i postojowych w miastach Partnerstwa.• Nieprzystosowanie parametrów technicznych dróg do obecnych i przyszłych obciążeń.• Brak obwodnicy Kietrza.• Niezadowalający stan obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów).• Niskie nakłady przeznaczone na rozwój i utrzymanie sieci dróg wszystkich kategorii – ograniczone budżety na



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

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

TRANSPORT DROGOWY	
	realizacje inwestycji.
SZANSE	ZAGROZENIA
<ul style="list-style-type: none">• Przebieg przez województwo i część Partnerstwa III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego na sieci TEN- T (Autostrada A4).• Atrakcyjne położenie Partnerstwa na pograniczu polsko-czeskim.• Możliwość zewnętrznego finansowania projektów, w tym ze środków funduszy europejskich.• Istnienie Nyskiej Strefy Ekonomicznej.	<ul style="list-style-type: none">• Zwiększenie ilości pojazdów na drogach, co powoduje powstanie zjawiska kongestii.• Zwiększający się ruch samochodowy.• Zły stan dróg powoduje zwolnienie tempa rozwoju gospodarczego obszaru Partnerstwa oraz zmniejszenie jego atrakcyjności dla inwestorów i turystów.• Zagrożenie dla środowiska spowodowane przeciążeniem ruchu drogowego.• Wzrost liczby wypadków drogowych spowodowany złym stanem dróg.• Brak połączeń drogowych do budowanej obwodnicy Nysy w ciągu DK 41.• Konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji.• Brak wystarczających środków finansowych na inwestycje, remonty oraz bieżące utrzymanie.• Brak wypracowanych polityk transportowych na poziomie gmin i powiatów.

Źródło: Opracowanie własne

KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Obszar Partnerstwa Nyskiego obsługiwany głównie przez: MZK Nysa, PKS Nysa, PKS Głubczyce, PKS Brzeg.• Występowanie prywatnych przewoźników na analizowanym obszarze.• Istnienie komunikacji miejskiej	<ul style="list-style-type: none">• Niedostosowana do potrzeb mieszkańców liczba połączeń pomiędzy poszczególnymi ośrodkami regionalnymi i ośrodkami regionalnymi a stolicą regionu: Nysa – Prudnik, Nysa – Głubczyce, Prudnik – Głubczyce, Nysa – Opole, Prudnik – Opole.• Niska częstotliwość kursowania na analizowanym obszarze autobusów PKS

Strona 8 z 186



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

<p>w Nysie i Prudniku.</p> <ul style="list-style-type: none">• Lokalnie występujące porozumienia w sprawie komunikacji publicznej np. MZK Nysa i Gmina Otmuchów oraz współpraca pomiędzy przewoźnikami PKS Głubczyce i PKS Racibórz w zakresie wzajemnego honorowania biletów.• Możliwość łatwego rozbudowania infrastruktury punktowej.• Zawarcie porozumienia Powiatu nyskiego z Gminą Pakosławice i Gminą Skoroszyce w sprawie współdziałania w zakresie publicznego transportu zbiorowego	<p>Nysa, PKS Głubczyce, Arriva Prudnik.</p> <ul style="list-style-type: none">• Niedostosowanie rozkładów jazdy do godzin funkcjonowania dużych zakładów pracy na terenie OF PN.• Niska jakość taboru¹ (w tym jego niedostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych, mały udział pojazdów niskoemisyjnych i energooszczędnych).• Brak integracji między różnymi środkami transportu – brak centrów przesiadkowych.• Rosnące koszty utrzymania infrastruktury i taboru transportu publicznego.• Brak synchronizacji pomiędzy rozkładami jazdy różnych przewoźników.• Brak wspólnych biletów MZK + PKS, MZK + kolej, PKS + kolej, PKS + prywatny przewoźnik.• Zły stan techniczny większości wiat przystankowych lub ich brak. Brak wyposażenia wiat w elementy małej architektury, takiej jak ławki, kosze na śmieci.• Nieczytelne i niezrozumiałe rozkłady jazdy lub ich brak na przystankach.• Brak schematu sieci tras – mapek pokazujących trasę przebiegu linii w układzie przestrzennym – na głównych punktach przystankach np. na przystanku początkowym.
<p style="text-align: center;">SZANSE</p>	<p style="text-align: center;">ZAGROŻENIA</p>
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość rozszerzenia obszaru działania MZK Nysa na gminy	<ul style="list-style-type: none">• Zmniejszająca się liczba kursów komunikacji PKS.

¹ Uwaga ta nie dotyczy taboru MZK Nysa.



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

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

KOMUNIKACJA PUBLICZNA

<p>ościenne.</p> <ul style="list-style-type: none">• Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów.• Polityka proekologiczna Unii Europejskiej – wytyczne unijne dotyczące miejskich polityk transportowych.• Możliwość integracji komunikacji publicznej i kolei.• Rosnące koszty indywidualnej komunikacji samochodowej.	<ul style="list-style-type: none">• Rosnące koszty korzystania z komunikacji publicznej.• Zmniejszający się popyt na usługi komunikacji publicznej – na skutek zmian demograficznych oraz zmian preferencji ludności.• Rosnący ruch samochodowy oraz zwiększające się uzależnienie od własnego środka transportu – głównie samochodu.• Ograniczenia w kursowaniu kolei na terenie Partnerstwa.• Widoczna konkurencja pomiędzy prywatnymi przewoźnikami a PKS, objawiająca się w zbliżonych godzinach odjazdu/przyjazdu pojazdów.• Możliwy brak woli współpracy pomiędzy różnymi przewoźnikami.
--	---

Źródło: Opracowanie własne

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

SIŁY	SŁABOŚCI
<ul style="list-style-type: none">• Ekologiczny charakter transportu rowerowego w stosunku do innych podsystemów transportowych.• Duży potencjał rekreacyjny obszaru OF PN.• Występowanie załączkowej infrastruktury rowerowej w gminach OF PN – widoczne ścieżki rowerowe.• Moda na rower.	<ul style="list-style-type: none">• Brak spójności organizacji przestrzennej istniejących ścieżek rowerowych.• Brak ścieżek rowerowych pomiędzy gminami a ich sołectwami.• Brak ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.• Stosowanie lokalnych systemów oznakowania tras i ścieżek rowerowych.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">• Możliwość przejęcia przez gminy terenów nieczynnych linii	<ul style="list-style-type: none">• Wąski przekrój pasa drogowego, niepozwalający na budowę tras



INFRASTRUKTURA ROWEROWA

kolejowych i zagospodarowania ich na ścieżki rowerowe – na wzór gminy Grodków.

- **Zwiększające się zainteresowanie ruchem rowerowym – efekt popularyzacji zdrowego trybu życia i aktywnego spędzania wolnego czasu.**
- **Możliwość spójnego uzupełniania istniejącej sieci ścieżek rowerowych na terenie partnerstwa poprzez budowę nowych ciągów.**
- **Przyjęcie przez wszystkich Partnerów jednolitego standardu oznakowania tras rowerowych.**
- **Możliwość dojścia do porozumienia z Lasami Państwowymi w zakresie wyznaczenia leśnych ścieżek rowerowych.**
- **Wzrost świadomości ekologicznej.**
- **Globalne bogacenie się ludności.**
- **Możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych, w tym środków unijnych.**

rowerowych.

- **Brak środków finansowych i zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów.**

Biuro projektu:

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

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

Źródło: Opracowanie własne



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

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

2 Analiza wewnętrznych i zewnętrznych potrzeb transportowych obszarów poszczególnych Partnerów PN 2020

2.1 Powiat prudnicki

2.1.1 Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców powiatu prudnickiego, komunikacja publiczna na terenie powiatu nie działa w sposób satysfakcjonujący. Występują problemy, które należy rozwiązać. Podczas przeprowadzania wywiadów zostały zdefiniowane następujące problemy:

- Złe skomunikowanie sołectw gminy Lubrza (Prężynka i Trzebina) oraz gminy Biała (Radostynia) z miastem Prudnik.
- Zbyt mała ilość połączeń na trasie Prudnik – Nysa.
- Zła jakość taboru komunikacji publicznej oraz przystanków w niektórych sołectwach (m.in. zły stan wiat przystankowych, zatoczek) oraz całkowity brak rozkładów jazdy na przystankach bądź brak jednolitej szaty graficznej rozkładów.

Z mieszkańcami oraz przedsiębiorcami zostały przeprowadzone spotkania i wywiady CATI. Przedstawiciele gminy mieli szansę wypowiedzieć się podczas wywiadu indywidualnego przeprowadzonego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020. Podczas tych rozmów wskazane zostały następujące problemy:

Problem	Lokalizacja problemu	Propozycja rozwiązania
Brak połączeń	Powiat prudnicki: Prężynka, Trzebina, Radostynia.	Wyznaczenie i zorganizowanie nowych tras komunikacji publicznej, w celu połączenia sołectw leżących na terenie powiatu prudnickiego. Dostosowanie kursów do godzin zajęć szkolnych na trasie Nysa – Prudnik oraz Radostynia – Prudnik.
Zły stan przystanków i rozkładów jazdy	Powiat prudnicki	Przegląd i uzupełnienie tabliczek z rozkładem jazdy lub wykonanie ich

Strona 12 z 186



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

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

Problem	Lokalizacja problemu	Propozycja rozwiązania
		z trwalszych materiałów. Poprawa stanu technicznego taboru autobusowego.

2.1.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowej odgrywa kluczową rolę w codziennym życiu mieszkańców. Ocena sieci, w opinii mieszkańców powiatu, jest dostateczna. Większość dróg jest w dobrym stanie technicznym, jednakże istnieją odcinki dróg powiatowych, których kondycja jest niezadowolająca. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- zły stan dróg powiatowych,
- zły stan ciągów pieszych,
- brak możliwości przeprawy przez rzekę Prudnik w okolicy ulic Wiejskiej i Jesionkowej w Prudniku.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy powiatu prudnickiego oceniają infrastrukturę parkingów jako dobrą, jednakże zwracają uwagę na to, że na terenie miasta Prudnik należy zwiększyć ilość miejsc parkingowych.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg gminnych	<ul style="list-style-type: none">– Lubrza: ul. Nowej Naprawy, ul. Wolności– Prudnik: ul. Chopina, ul. Traugutta, ul. Sybiraków– Dytmarów– Rudziczka– Ścinawa– Łąka Prudnicka – Moszczanka– Prudnik – Prężynka,	Renowacja nawierzchni ulic na terenie powiatu prudnickiego.



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">– Trzebina – Skrzypiec,– Krobusz – Radostynia,– Krobusz – Gostomia,– Gostomia – Nowa Wieś.	
Degradacja dróg powiatowych	<p>Powiat prudnicki:</p> <p>Prudnik:</p> <ul style="list-style-type: none">– ul. Powstańców Śląskich– ul. Kościuszki (koło Sądu na Pl. Biedronki) <p>Łąka Prudnicka:</p> <ul style="list-style-type: none">– ul. Głuchołaska (koło Zamku)– rozjazd na Moszczankę i Głuchołazy <p>Lubrza:</p> <ul style="list-style-type: none">– przejazd kolejowy na obwodnicy do Dytmarowa	Wydzielenie pasów do skrętu w lewo, budowa ronda oraz sygnalizacji świetlnej
Brak przejść dla pieszych, sygnalizacji świetlnej oraz chodników i przeprawy mostowej	<p>Przejścia dla pieszych:</p> <p>Prudnik:</p> <ul style="list-style-type: none">– ul. Kościuszki (szkoła)– ul. Skowrońskiego (na wysokości kościoła) <p>Sygnalizacja świetlna:</p> <ul style="list-style-type: none">– Traugutta/Kościuszki lub– Gimnazjalna/Kościuszki– Batorego/Armii Krajowej– Nyska/Piastowska <p>Chodniki:</p> <ul style="list-style-type: none">– Łąka Prudnicka wzdłuż ul. Głuchołaskiej	Zlokalizowanie nowych przejść dla pieszych oraz sygnalizacji świetlnej. Utworzenie we wskazanych miejscach chodników dla pieszych. Budowa mostu w sąsiedztwie ul. Wiejskiej i Jesionkowej w Prudniku



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">– Prudnik – Biała– Prudnik ul. Wiejska– Prężynka – droga powiatowa <p>Przeprawa mostowa:</p> <ul style="list-style-type: none">– Prudnik: ul. Wiejska – ul. Jesionkowa	
Brak miejsc parkingowych	Powiat prudnicki: Prudnik: Rynek, ul. Kościuszki (koło Sądu), okolice ogródków działkowych, ul. Gimnazjalna	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych na terenie powiatu prudnickiego.

2.1.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy deklarują, że infrastruktura rowerowa na terenie powiatu prudnickiego, jest w stanie satysfakcjonującym. Istnieje około 60 km zorganizowanych ścieżek rowerowych oraz tras rowerowych, wśród których można wymienić między innymi:

- Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla I: Ścieżka o długości około 20 km, mająca następujący przebieg: Prudnik – Łąka Prudnicka – Moszczanka – Wieszczyzna – Dębowiec – Prudnik.
- Wokół Lasu Prudnickiego – Pętla II: Ścieżka o długości około 13,5 km, mająca następujący przebieg: Prudnik – Sanktuarium św. Józefa – Rozdroże pod Trzebiną – Dębowiec – Prudnik.
- Prudnik – Pokrzywna: Ścieżka łącząca powiat prudnicki z powiatem nyskim, o długości około 10 km, mającą następujący przebieg: Prudnik – Łąka Prudnicka – Moszczanka – Pokrzywna (gmina Głuchołazy, powiat nyski).
- Prudnik – Jinfrichov: Ścieżka łącząca powiat prudnicki z Czechami, o długości około 10 km, w tym 7 km na terenie Gminy Prudnik, mająca następujący przebieg: Prudnik – Dębowiec – granica państwa – Jindrichov (CZ).
- Łąka Prudnicka – Niemysłowice: Ścieżka o długości około 5 km.

Mieszkańcy wskazują, że najważniejszymi problemami infrastruktury rowerowej są:

**Biuro projektu:**

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

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

- brak ciągów rowerowych wzdłuż dróg głównych (DK 40, DW 414) oraz przy drogach na terenie gmin powiatu.
- brak możliwości bezpiecznego pozostawienia roweru (brak stojaków).

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujący problem:

Nazwa projektu	Lokalizacja	Opis projektu
Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków na rowery w powiecie prudnickim	Ścieżki rowerowe <ul style="list-style-type: none">- Prudnik: ul. Nyska, ul. Słowicza, Stawy- Prudnik - Dębowiec- Prudnik - Głucholazy (przez Pokrzywną)- Biała - Prudnik- Lubrza - Prudnik- DW 414 Biała - Lubrza - Prudnik- DK 40- Dębowiec (budownictwo jednorodzinne)- Niemysłowice (las - byłe tereny zalewowe - tama) Montaż stojaków rowerowych w Prudniku: <ul style="list-style-type: none">- Bank Zachodni ul. Piastowska- przy Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 1 ul. Gimnazjalna- przy instytucjach użyteczności publicznej: Urząd Miasta oraz Starostwo Powiatowe- w Parku Miejskim	Budowa ścieżek rowerowych oraz stojaków rowerowych na terenie powiatu prudnickiego.



Biuro projektu:

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

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

Nazwa projektu	Lokalizacja	Opis projektu
	w Prudniku	

2.2 Gmina Biała

2.2.1 Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców z gminy Biała, komunikacja publiczna na terenie gminy działa w sposób niezadowolający. Głównymi problemami wskazywanymi przez mieszkańców jeśli chodzi o funkcjonowanie komunikacji publicznej na terenie gminy są mała częstotliwość wykonywanych kursów oraz zły stan tablic z rozkładami jazdy, a także zły stan techniczny nielicznych przystanków autobusowych i zatoczek. Stan techniczny taboru, a co za tym idzie jakość wykonywanych usług, jest niesatysfakcjonująca.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Biała, zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
niedostosowanie godziny kursowania do potrzeb mieszkańców	<ul style="list-style-type: none">– Radostynia, Pogórze, Grabina, Nowa Wieś, Żabnik, Józefów, Prężyna– w mniejszych miejscowościach– w weekendy	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Dostosowanie kursów do potrzeb mieszkańców poprzez uwzględnienie zapotrzebowania lokalnego oraz zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów bo będzie możliwe dzięki zmniejszeniu gabarytów obsługującego trasy taboru.
	<ul style="list-style-type: none">– Brak połączeń poza głównymi miejscowościami (Miłowice,	BRAK KURSÓW/ POŁĄCZEŃ KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ	Wystąpienie do przewoźników o zwiększenie liczby kursów.



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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Wilków). – Pogórze – Nysa – Radostynia – Biała – Prudnik – Opole – Grabina – Biała – Prudnik – Nysa	POMIĘDZY POSZCZEGÓLNYMI MIEJSCOWOŚCIAMI	
Wandalizm	We wszystkich miejscowościach gminy Biała	NIECZYTELNE ROZKŁADY JAZDY LUB ICH BRAK	Uzupełnianie na bieżąco.
		BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Zabieranie wszystkich pasażerów z biletem miesięcznym bez względu na przewoźnika.
	Cała gmina Biała	NISKA JAKOŚĆ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	Zmiana obecnego taboru na minibusy i dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej w gminie:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niedostosowanie godzin do potrzeb mieszkańców oraz złe skomunikowanie poszczególnych miejscowości	1. Gmina Biała: Radostynia, Pogórze, Grabina, Nowa Wieś, Żabnik, Józefów, Prężyna 2. Miłowice – Wilków (1 przesiadka w Białej lub	1. Dostosowanie godzin i częstotliwości kursowania komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców: zwiększenie ilości



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Prudniku)	<p>połączeń w godzinach szczytów porannych i popołudniowych, zamiana obecnego taboru (autobusy o pojemności ok. 50 os.) na tabor o mniejszej pojemności – np. busy.</p> <p>2. Problem z niedostosowanymi kursami pojawia się głównie w weekendy (sobota, niedziela) oraz w dni powszednie w godzinach porannych i popołudniowych – zorganizowanie kursów bezpośrednich na przedstawionych trasach.</p>
Zniszczone tablice z rozkładami jazdy, zły stan taboru i przystanków	<ol style="list-style-type: none">1. Sołectwa gminy Biała2. Sołectwa gminy Biała3. Gmina Biała: Mokra, Miłowice	<ol style="list-style-type: none">1. Renowacja tablic z rozkładami jazdy na terenie sołectw gminy Biała.2. Modernizacja taboru obsługującego połączenie na terenie gminy Biała. Wymiana na tabor o mniejszej pojemności.3. Priorytetem dla gminy jest przebudowa zatok autobusowych w miejscowościach Miłowice i Mokra (drogi gminne i powiatowe). Budowa wiat przystankowych i elementów małej architektury.



Analiza potrzeb zewnętrznych

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

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

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej, łączącej gminę z innymi gminami i miejscowościami:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niedopasowanie komunikacji publicznej do potrzeb mieszkańców pod względem częstotliwości i pory kursowania oraz brak komunikacji pomiędzy miejscowościami bezpośrednimi kursami	<ol style="list-style-type: none">1. Pogórze – Nysa (2 przesiadki)2. Opole – Radostynia – Biała – Prudnik/ Grabina – Biała – Prudnik – Nysa	<ol style="list-style-type: none">1. Problem z niedostosowanymi kursami pojawia się głównie w weekendy (sobota, niedziela) oraz w dni powszednie w godzinach porannych i popołudniowych.2. Zorganizowanie kursów bezpośrednich na przedstawionych trasach.

2.2.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowych odgrywa kluczową rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców. Ocena sieci drogowej przez mieszkańców jest dobra. Głównym problemem komunikacyjnych gminy Biała jest fatalny stan techniczny nawierzchni dróg powiatowych na terenie gminy.

W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- zły stan nawierzchni dróg gminnych: Chrzelice,
- zły stan lub brak ciągów pieszych na terenie sołectw gminy Biała oraz mała ilość przejść dla pieszych.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Biała zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Brak środków finansowych w budżecie gminy Zaniedbanie przez Starostwo wszystkich poboczy	Droga powiatowa: Biała – Podgórze, Biała – Prężyna – Prudnik, Biała – Wasikowice, Nowa Wieś Prudnicka – Krobusz, Gostomia – Krobusz, Józefów – Dobroszowice.	ZŁY STAN DRÓG	Przebudowa wskazanych odcinków z udziałem środków zewnętrznych. Remont – nałożenie nowej nawierzchni, zadbanie o pobocza, co polepszy widoczność (częstsze koszenie poboczy). Zwiększenie kontroli i nadzoru nad wykonanymi pracami.
Złe oznakowanie dróg i skrzyżowań	– ul. Moniuszki – ul. Opolska (Biała) – ul. Prężyńska – ul. Kolejowa (Prudnik) – Pogórze – DW/DP – Obwodnica, skrzyżowanie na Józefów – Pogórze	NIEBIEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	Przebudowa dróg. Zmiana oznakowania. Zmiana usytuowania znaków drogowych poziomych i pionowych. Przeгляд znaków drogowych przez władze powiatu.
Mało wyznaczonych przejść dla pieszych, szczególnie przy szkołach	W mniejszych miejscowościach, cała gmina	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Zwiększenie ilości przejść dla pieszych z uwzględnieniem zdania mieszkańców w tej kwestii (poprzez konsultacje, wytyczenie).
	– Rynek – Biała – Centrum – Nysa	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH	Wytyczenie nowych terenów zgodnie z MPZP.



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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Bardzo mało chodników na drogach powiatowych, wojewódzkich i gminnych, szczególnie na drogach biegnących przez miejscowości położone na terenie gminy	Cała gmina	BRAK CHODNIKÓW	Budowa chodników, przebudowa dróg.
	ul. Staszica ul. Opolska ul. Kochanowskiego	BRAK OŚWIETLENIA ULICZNEGO	Rozbudowa infrastruktury.

Analiza potrzeb wewnętrznych.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej:

Problem	Lokalizacja	Rozwiązanie problemu
Brak oświetlenia ulicznego, chodników oraz przejść dla pieszych	1. Biała: ul. Staszica, ul. Opolska, ul. Kochanowskiego 2. Biała: ul. Staszica oraz sołectwa gminy 3. Gmina Biała: sołectwa gminy	1. Montaż oświetlenia ulicznego przy ulicach Staszica, Opolskiej i Kochanowskiego w Białej (inwestycja priorytetowa). 2. Budowa ciągów pieszych na terenie sołectw gminy oraz przy ulicy Staszica w

Strona 22 z 186



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Rozwiązanie problemu
		Białej. Istnieją niewielkie odcinki ciągów pieszych przy drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich. 3. Wytyczenie i wykonanie oznakowania poziomego i pionowego przejść dla pieszych, w szczególności w mniejszych miejscowościach oraz w okolicach szkół i przedszkoli.
Niebezpieczne skrzyżowania	<ul style="list-style-type: none">– Biała: ul. Moniuszki z ul. Opolską– Pogórze: DW z DP– Obwodnica z drogą na Józefów– Pogórze	Zmiana organizacji ruchu lub przebudowa skrzyżowań zakwalifikowanych jako niebezpieczne. Przegląd zastosowanego oznakowania i inwentaryzacja.
Zła, zniszczona nawierzchnia dróg	<ul style="list-style-type: none">– Droga powiatowa Biała – Pogórze– Droga powiatowa Biała – Wasiłowice– Droga Nowa Wieś Prudnicka – Krobusz– Droga Gostomia – Krobusz– Droga Józefów – Dobroszewice– Drogi gminne na terenie gminy (zwłaszcza sołectwa Radostynia, Śmicz, Biała, Laskowiec, Chrzelice)– Biała ul. Opolska, ul. Szynowice (inwestycja	Remont nawierzchni dróg, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniem, renowacja zieleni wzdłuż dróg, montaż oświetlenia.



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

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

Problem	Lokalizacja	Rozwiązanie problemu
	priorytetowa) – Drogi powiatowe, inwestycje priorytetowe dla gminy Biała: – Droga Biała – Grabina – Droga Gostomia – Czartowice – Droga Biała – Olbrachcice – Droga Krobusz – Radostynia – Droga Biała – Józefów – Droga Wasiłowice – Otoki – Grabina – Droga Chrzelice – Jeleni Dwór – Droga Rostkowice – Mionów	
Brak miejsc parkingowych	Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska Ligota Bialska – kościół, Gostomia – kościół, Łącznik – kościół	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach Rynku i ul. Nyskiej w Białej, w Gostomii, Ligocie Bialskiej przy kościele. Budowa parkingu na 10 miejsc w Białej przy ul. Wałowej (inwestycja priorytetowa zawarta w MPZP). Remont istniejącego parkingu w Łączniku przy kościele.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Degradacja nawierzchni dróg	Droga powiatowa Biała – Prężyna – Prudnik	Remont nawierzchni dróg, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniem, renowacja zieleni wzdłuż drogi, montaż oświetlenia.

2.2.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy wskazują, że infrastruktura rowerowa na terenie gminy jest w stanie satysfakcjonującym i powinna być rozwijana. Zostały wyznaczone tu trzy szlaki rowerowe: czerwony, niebieski i zielony („Śladami bociana białego”) o łącznej długości około 100 km. Przebiegają drogami polnymi oraz asfaltowymi. Poruszając się tymi trasami można napotkać gminne zabytki i pomniki przyrody. Inną możliwością dla rowerzystów są trasy rowerowe Euroregionu Pradziad – Dorzecze Osobłogi: Szlak zamków i pałaców dorzecza Osobłogi oraz Szlak śląskich sanktuariów dorzecza Osobłogi. Mieszkańcy zaproponowali inne trasy i przebiegi ścieżek rowerowych, a także zwrócili uwagę na konieczność właściwego oznakowania już istniejących.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Biała zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Nie podano	<ul style="list-style-type: none">– Gostomia – Żabnik – Krobusz– Dąbie- Moszna– Pogórze – Łącznik – Biała– Dębina – Moszna– Prudnik – Pokrzywna– Biała – Prudnik– Biała – granica gminy (kierunek	BRAK ŚCIEŻEK O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	<p>Budowa nowych ścieżek.</p> <p>Gruntowna przebudowa drogi.</p>



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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Opole) DW		
Nie podano	– cała gmina – Biała – Pogórze	BRAK TRASY WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG	Budowa ścieżek ze środków dofinansowania lub BRD.
Nie podano	– Cała gmina – Brak stojaków (Rynek Biała)	BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	Zakup i zamontowanie stojaków rowerowych na Rynku.
Nie podano	Cała gmina (dotychczas wyznaczono tu tylko jedną ścieżkę rowerową)	NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	
Nie podano	– Biała – Dębina	BRAK OZNAKOWANIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	Oznakować

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem dotyczący infrastruktury rowerowej:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek i miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru	1. Biała – granica gminy w kierunku Opola 2. Rynek w Białej oraz teren przy kościołach,	1. Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 o łącznej

Strona 26 z 186



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	budynkach użyteczności publicznej, sklepach itd.	długości około 25 km z elementami małej architektury i oświetlenia. 2. Montaż stojaków rowerowych w Białej – na rynku.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem dotyczący infrastruktury rowerowej:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych oraz konieczność montażu stojaków rowerowych	1. Gmina Biała trasa: Gostomia – Żabnik – Krobusz – Dębina – Moszna – Pogórze – Łącznik – Biała INWESTYCJA Z GMINĄ STRZELECZKI 2. Biała – Prudnik INWESTYCJA Z GMINĄ PRUDNIK	1. Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich o łącznej długości około 24 km z elementami małej architektury i oświetlenia. 2. Budowa ścieżki rowerowej o twardej nawierzchni wzdłuż drogi wojewódzkiej 414 o łącznej długości około 11 km z elementami małej architektury i oświetlenia. Inwestycja priorytetowa dla gminy Biała.

2.3 Gmina Lubrza

2.3.1 Komunikacja publiczna

Komunikacja publiczna w gminie Lubrza nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Większość osób, ze względu na małą częstotliwość kursowania autobusów, zmuszona



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

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

jest do poruszania się własnym środkiem transportu (samochód, rower). Do większości miejscowości można dojechać komunikacją publiczną – w gminie istnieje wymagana ku temu infrastruktura czyli przystanki. Jednocześnie, zdaniem mieszkańców, ceny biletów nie są adekwatne do jakości usług. Tabor również nie spełnia oczekiwań pasażerów.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Lubrza zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Problem	Rozwiązanie
ROZKŁAD JAZDY MPK – Arriva sp. z o.o.	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA MIEJSKA	DOSTOSOWANIE DO POTRZEB MIESZKAŃCÓW
BRĄK POŁĄCZEŃ Z OŚCIENNYMI MIEJSCOWOŚCIAMI	BRĄK POŁĄCZENIA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ	UTWORZENIE POŁĄCZEŃ LOKALNYCH
NISZCZENIE/WANDALIZM	NIECZYTELNE ROZKŁADY JAZDY LUB ICH BRĄK	PODANIE INFORMACJI DROGĄ INTERNETOWĄ, ODPOWIEDNIE ZABEZPIECZENIE ROZKŁADÓW JAZDY NA PRZYSTANKACH

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, jako kluczowe do rozwiązania wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak połączeń Lubrzy z sołectwami gminy	Trzebina – Skrzypiec – Dytmarów – Lubrza – Jasiona	Zorganizowanie pętli komunikacji publicznej na linii od sołectwa Trzebina do sołectwa Jasiona (około 14 km).
Zły stan taboru i wysokie ceny biletów	Na trasie przejazdu przez Gminę Lubrza	Zmodernizowanie taboru na kursach realizowanych na terenie gminy Lubrza. Obniżenie cen biletów



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		w celu zwiększenia zainteresowania komunikacją publiczną.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali rozwiązanie następującego problemu:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak trasy komunikacyjnej (komunikacja publiczna)	Łąka Prudnicka – Moszczanka – Wierzbiec – Szybowice – Prudnik - INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK	Zorganizowanie pętli komunikacyjnej pomiędzy sołectwami Łąka Prudnicka, Moszczanka, Wierzbiec, Szybowice a Prudnikiem (około 22 km).

2.3.2 Komunikacja drogowa i parkingi

Głównym problemem dotyczącym sieci drogowej na terenie gminy Lubrza jest jej degradacja, która następuje w wyniku użytkowania dróg przez ciężki sprzęt rolniczy. Rzadkie wykonywanie remontów w przeszłości również przyczyniło się do niezadowalającego stanu nawierzchni dróg. Pozytywnym aspektem sieci drogowej jest jej zagęszczenie oraz posiadanie przez gminę obwodnicy (w ciągu DK40). Jednak pomimo istnienia tego rozwiązania, dla mieszkańców wciąż odczuwalny jest hałas powodowany przez przejeżdżające samochody.

Według mieszkańców oraz przedsiębiorców gminy Lubrza, na terenie sołectwa należałoby zwiększyć liczbę miejsc parkingowych. W szczególności dotyczy to często uczęszczanych lokalizacji: szkoła, Urząd Gminy, sklepy czy przystanki komunikacji publicznej.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Łambinowice zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Problem	Rozwiązanie
BRAK ROWÓW ODAWDNIAJĄCYCH BRAK ŚRODKÓW FINANSOWYCH	ZŁY STAN DRÓG	ODTWORZENIE, ODPOWIEDNIE DECYZJE RZĄDU
ZBYT WĄSKIE DROGI	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTU W LEWO	NOWE INWESTYCJE
BRAK WIDOCZNOŚCI BRAK ODPOWIEDNIEGO OZNAKOWANIA	NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	MONTAŻ OŚWIETLENIA, POPRAWA OZNAKOWANIA
MAŁA ILOŚĆ PRZEJŚĆ	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	ZWIĘKSZYĆ ILOŚĆ PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH
BRAK TERENU	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH	WYKUP TERENÓW POD PARKINGI
BRAK PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZNEGO	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	POZYSKANIE ŚRODKÓW Z UE

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan nawierzchni dróg	1. Gmina Lubrza: ul. Wolności, ul. Nowej Naprawy 2. Gmina Lubrza: drogi gminne w sołectwie	1. Remont nawierzchni ulic w gminie Lubrza: ul. Wolności – ok. 2,2 km, ul. Nowej

Strona 30 z 186

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<p>Skrzypiec</p> <p>3. Gmina Lubrza: droga Skrzypiec – Trzebina</p> <p>4. Gmina Lubrza: droga Słoków – Olszynka</p> <p>5. Gmina Lubrza: droga Lubrza – Jasiona</p> <p>6. Dytmarów – stacja kolejowa Dytmarów</p>	<p>Naprawy – ok. 1,5 km.</p> <p>2. Remont nawierzchni ulic w gminie Lubrza: w sołectwie Skrzypiec (odcinek około 1,6 km).</p> <p>3. Remont drogi z sołectwa Skrzypiec do sołectwa Trzebina (odcinek około 5 km).</p> <p>4. Remont nawierzchni drogi prowadzącej z sołectwa Słoków do sołectwa Olszynka (na odcinku około 2 km).</p> <p>5. Remont nawierzchni drogi łączącej sołectwo Lubrza z sołectwem Jasiona (na odcinku około 3 km).</p> <p>6. Poprawa bezpieczeństwa dojazdu do stacji kolejowej w Dytmarowie poprzez wymianę nawierzchni asfaltowej jezdni, wzmocnienie poboczy oraz wycinkę drzew.</p>
Niebezpieczne skrzyżowania	<p>1. Gmina Lubrza: DW 414, odcinek Lubrza – Dobroszewice</p> <p>2. Gmina Lubrza: skrzyżowanie ul. Wolności i ul. Nowej Naprawy</p> <p>3. Gmina Lubrza: droga wojewódzka nr 414 na całym odcinku przechodzącym przez gminę</p>	<p>1. Na odcinku DW 414 od sołectwa Lubrza do Dobroszewic zauważalna jest zwiększona liczba wypadków drogowych ze względu na drzewa rosnące blisko jezdni. Drzewa te są pomnikami przyrody w związku z tym niemożliwe jest ich wycięcie. Proponowane rozwiązanie: ograniczenie prędkości</p>



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		na tym odcinku, informowanie kierowców o wjeździe na niebezpieczny odcinek drogi oraz częstsze kontrole prędkości na tym terenie. 2. Zmiana pierwszeństwa oraz oznakowanie poziome na danym skrzyżowaniu. 3. Oświetlenie oraz odpowiednie oznakowanie istniejącego przejścia dla pieszych. Prace powinny być realizowane w ramach remontu DW 414.
Brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych	Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz okolice cmentarza	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych poprzez wykup terenów i budowę parkingów lub modernizację parkingów istniejących na terenie Lubrzy. Dla tych inwestycji konieczne są wykupy działek oraz zmiana MPZP.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja Rozwiązania
Degradacja nawierzchni drogi	Gmina Lubrza: droga Prężynka – Prudnik INWESTYCJA Z GMINĄ PRUDNIK	Remont nawierzchni drogi na odcinku około 4 km, z sołectwa Prężynka do Prudnika.

2.3.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy gminy Lubrza jako inwestycje o kluczowym znaczeniu uznali budowę ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych. Na terenie gminy nie ma w chwili obecnej miejsc, po których można bezpiecznie poruszać się rowerem. Szczególnie niebezpieczna dla cyklistów jest droga wojewódzka nr 414 oraz droga krajowa nr 40 (odcinki dróg leżące na terenie gminy). Wymienione miejsca charakteryzują się dużą liczbą wypadków rower-pojazd, których ilość można zminimalizować dzięki budowie ścieżek rowerowych.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Lubrza zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:

Przyczyny problemu	Problem	Rozwiązanie
LUBRZA – PRUDNIK TRZEBINA –PRUDNIK – JASIONA – SKRZYPIEC SŁOKÓW – OLSZYŃKA – LASKOWICZ – LUBRZA	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	UTWORZENIE NOWYCH ŚCIEŻEK I TRAS ROWEROWYCH DOBREJ JAKOŚCI (NAWIERZCHNIE ASFALTOWE)
SZKOŁA LUBRZA, INSTYTUCJE PUBLICZNE, DOM KULTURY	BRAK MIEJSC, KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE POZOSTAWIĆ ROWER	POZYSKANIE FUNDUSZY NA BUDOWĘ MIEJSC, W KTÓRYCH BĘDZIE MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER
	BRAK POŁĄCZEŃ Z PRUDNIKA	UTWORZENIE WYPOŻYCZALNI ROWERÓW

Mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz przedstawiciele gminy jako główny problem dotyczący infrastruktury rowerowej wskazali brak połączeń Lubrzy z innymi gminami.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasugerowali rozwiązanie następującego problemu:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągu pieszo-	1. Droga wojewódzka 414	1. Budowa ciągu



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

rowerowego oraz ścieżek rowerowych	w granicach administracyjnych gminy Lubrza – INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK (w ramach remontu DW 414) 2. Droga krajowa nr 41 Trzebina – Prudnik – INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK 3. Droga prowadząca z Prudnika przez Dytmarów do Krzyżowic INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK	pieszo-rowerowego o dł. 5 km. 2. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DK 41 od sołectwa Trzebina do Prudnika na odcinku około 5 km. 3. Budowa ścieżki rowerowej prowadzącej wzdłuż DK 40, a następnie drogami gminnymi na łącznym odcinku około 10 km.
---	--	---

2.4 Gmina Prudnik

2.4.1 Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców gminy Prudnik, komunikacja publiczna nie działa satysfakcjonująco. Wskazano, że głównym problemem jest niewystarczająca ilość kursów pomiędzy Prudnikiem a sołectwami gminy oraz Prudnikiem a innymi większymi ośrodkami miejskimi. Drugim ważnym problemem jest zły stan techniczny przystanków autobusowych.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak tras komunikacyjnych.	1) Trasa 1: od ul. Skowrońskiego - drogą za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki -	Zorganizowanie tras komunikacji publicznej, w celu poprawy jakości świadczonych usług.

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	ul. Andersa – ul. Monte Casino – do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40). 2) Trasa 2: od ul. Kościuszki - ul. Zwycięstwa - ul. Bora Komorowskiego - ul. Grunwaldzka – do ul. Kościuszki (DK 40). 3) Trasa 3: ul. Prężyńska - ul. Meblarska - ul. Przemysłowa - w kierunku ul. Nyskiej	
Zły stan techniczny przystanków autobusowych	Gmina Prudnik	Przebudowa istniejących wiat przystankowych wykonanych w technologii tradycyjnej oraz wymiana wiat prefabrykowanych wiążąca się m.in. z ujednoczeniem stylu wg sporządzonego projektu koncepcyjnego. Zamieszczenie zamiennej informacji na dworcu autobusowym i kolejowym odnośnie godzin odjazdów tych przewoźników z poszczególnych miejsc. Zabezpieczenie rozkładów jazdy przed wandalizmem i działaniami czynników atmosferycznych.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem związany z komunikacją publiczną na terenie gminy:

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak odpowiedniej ilości tras komunikacyjnych	Trasa Prudnik-Opole	Utworzenie dodatkowych kursów lub powiększenie taboru na przejazdy do Opola w niedziele i poniedziałki (szczególnie ważne dla osób studiujących w tym mieście).

2.4.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowych odgrywa dużą rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców. Ocena sieci drogowej przez mieszkańców jest dobra. W wywiadach wskazano, że do najważniejszych problemów należą zły stan dróg oraz brak wystarczającej ilości mostów na terenie miasta.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Degradacja dróg gminnych na terenie gminy Prudnik.	Prudnik: ul.Pocztowa, ul.Klasztorna, ul.Górna, ul.Piastowska, ul.Chrobrego, ul.Kochanowskiego, ul. Ogrodowa, ul. Maków, ul. Soboty, ul. Robotnicza, ul.Sadowa, ul. Sybiraków, ul. Polna, ul.Meblarska, ul. Mickiewicza, ul. Wybickiego, ul. Jana Kazimierza, ul. Filipa Roboty, ul. Grottgera, ul. Matejki, ul. Kossaka, ul.Słowackiego, ul. Budowlanych, ul. Zielona, ul. Szpitalna, ul. Łucznicza, ul. Tuwima,	Remont nawierzchni ulic i chodników.



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	drogi dojazdowe przy ul. Nyskiej znajdujące się na terenie byłych zakładów przemysłu włókienniczego „FROTEX” będącym własnością Gminy Prudnik. Moszczanka, Wierzbiec, Rudziczka, Niemysłowice, Czyżowice, Piorunkowice, Mieszkowice, Szybowice.	
Nieodpowiednie parametry techniczne istniejących dróg	Łąka Prudnicka: ul. Jana Pawła II, ul. Kasztanowa, ul. Nowa, ul. Chocimska, ul. Topolowa, ul. Krótka, ul. Floriańska, ul. Dębowa, ul. Czereśniowa, ul. Tulipanowa, ul. Słoneczna, ul. Polna, ul. Słowicza.	Przebudowa dróg występujący obecnie jako drogi o nawierzchni tłuczniowej.
Brak odcinków dróg	Miasto Prudnik: ul. Dębowa, ul. Azaliowa, ul. Jaśminowa, ul. Kalinowa, ul. Przemysłowa, ul. Spokojna.	Budowa ulic, chodników wraz z infrastrukturą techniczną.
Brak ciągów drogowych rozładujących natężenie ruchu w centrum miasta	1) Trasa 1: od ul. Skowrońskiego - drogą za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40). 2) Trasa 2: Prudnik ul. Nyska (DK 41) - Łąka Prudnicka (DK40): poprzez ul. Nyską - ul. Słowiczą w Prudniku i drogę wewnętrzną w Łące Prudnickiej. 3) Trasa 3:	Ad.1) Budowa dróg: - droga od ul. Skowrońskiego w kierunku osiedla Karola Miarki, - część ul. Andersa (dokumentacja przygotowana przez Gminę). 2. Przebudowa ul. Monte Casino wraz z włączeniem do ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40). Ad.2) Przebudowa ul. Słowiczej w Prudniku, przebudowa drogi wewnętrznej do

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Prudnik ul. Wiejska (DK 41)- DK40: poprzez osiedle Jesionowe Wzgórze. 4) Trasa 4: od Prudnik ul. Kościuszki (DK 40) - ul. Zwycięstwa – ul. Działkowa – ul. Chocimska – ul. Zamkowa - do wyjazdu ul. Głuchołaska w Łące Prudnickiej (DK 40).	drogi DK 40 w Łące Prudnickiej. Ad.3) Budowa drogi wzdłuż osiedla Jesionowe Wzgórze łączącej drogę DK 41 z DK 40. Ad.4) Budowa ul. Działkowej w Łące Prudnickiej z uwzględnieniem budowy ciągów pieszo-rowerowych; przebudowa ul. Zwycięstwa i ul. Zamkowej w Łące Prudnickiej.
Brak bezpiecznych przejść dla pieszych	Gmina Prudnik.	<ul style="list-style-type: none">• Budowa bezpiecznego przejścia w formie kładki dla pieszych na ul. Wiejskiej.• Organizacja przejść dla pieszych w wyznaczonych miejscach.• Oznakowanie, doświetlenie istniejących przejść.
Brak dostatecznej ilości przepraw mostowych w Prudniku (duże natężenie ruchu kołowego)	Trasa 1 <ul style="list-style-type: none">• Prudnik: ul. Jesionkowa - ul. Konopnickiej - ul. Morcinka (przez tereny działek). Trasa 2 <ul style="list-style-type: none">• Prudnik: ul. Dąbrowskiego – al. Lipowa – ul. Łucznicza – do ul. Wiejskiej (DK 41).	Budowa dodatkowej przeprawy mostowej, w celu rozładowania natężenia ruchu i odblokowania centrum miasta.



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych na terenie gminy	<ol style="list-style-type: none">1) Prudnik - przy wylocie na Trzebinę.2) Prudnik - droga krajowa DK 40 przy wylocie w kierunku Niemysłowic.3) Prudnik - przy obecnym cmentarzu komunalnym (ul. Kościuszki), przy ul. Dąbrowskiego.4) Prudnik - przy nowo powstającym cmentarzu komunalnym przy ul. Jesionkowej.	Zwiększenie ilości nieodpłatnych miejsc parkingowych na terenie Prudnika. Utworzenie miejsc parkingowych; w przypadku Ad.1) i Ad.2) - z uwzględnieniem miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych oraz węzłów sanitarnych.
Niebezpieczne skrzyżowania	<ul style="list-style-type: none">• Prudnik: rondo ul. Powstańców Śląskich, ul. Batorego, ul. Skowrońskiego.• Prudnik: skrzyżowanie ul. Nyska, ul. Piastowska, Pl. Wolności.	Rozładowanie ruchu na rondzie ul. Powstańców Śląskich, ul. Batorego, ul. Skowrońskiego poprzez wprowadzenie prawo skrętów. Przebudowa skrzyżowania łączącego ul. Nyska, ul. Piastowska, Pl. Wolności.
Brak obwodnic miasta (duże natężenie ruchu w centrum miasta)	<ol style="list-style-type: none">1) Obwodnica wschodnia - łącząca drogę DK 40 na odcinku biegnącym w kierunku Kędzierzyna - Koźła z drogą DK 41 (ul. Wiejska) w kierunku przejścia granicznego Trzebina - Bartultovice.2) Obwodnica zachodnia - łącząca drogę DK 41 na odcinku biegnącym w kierunku Nysa z drogą DK 40 w kierunku Głuchołaz.	Budowa dwóch obwodnic Prudnika: wschodniej i zachodniej, zlokalizowanych zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Prudnika.



2.4.3 Infrastruktura rowerowa

Biuro projektu:

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

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

Istniejąca sieć tras rowerowych jest niespójna i nie gwarantuje bezpiecznej komunikacji rowerowej w obrębie miasta i gminy

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, jako kluczowe problemy dla infrastruktury rowerowej wskazali:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
<p>Niedostateczna ilość ścieżek rowerowych oraz brak spójnego systemu tras rowerowych w mieście i na terenie gminy.</p>	<p>Gmina Prudnik:</p> <p>1) Trasa 1: ul. Dąbrowskiego - ul. Poniatowskiego - klasztor Ojców Franciszkanów.</p> <p>2) Trasa 2: od ul. Dąbrowskiego - ul. Strzelecka - ul. Bora Komorowskiego - ul. Działkowa - wyjazd 1 na DK 40 w Łące Prudnickiej (ul. Zamkową) - wyjazd 2 - trasa wzdłuż ul. Chocimskiej w kierunku przysiółek Chocim.</p> <p>3) Trasa 3: Prudnik - Łąka Prudnicka wzdłuż drogi DK 40.</p> <p>4) Trasa 4: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż drogi za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki - ul. Andersa - ul. Monte Casino - do wyjazdu na ul. Powstańców Śląskich (DK nr 40) - w kierunku Lubrza - Biała wzdłuż drogi wojewódzkiej. nr</p>	<p>Ad. 1) Budowa ścieżki pieszo - rowerowej wzdłuż ul. Poniatowskiego w nawiązaniu do istniejącej ścieżki na Al. Lipowej i na ul. Dąbrowskiego.</p> <p>Ad.2) Budowa ścieżki pieszo - rowerowej na ul. Strzeleckiej i na ul. Działkowej do wyjazdu na drogę DK 40 w Łące Prudnickiej (ul. Zamkowa) oraz wzdłuż ul. Chocimskiej w kierunku przysiółka Chocim w nawiązaniu do istniejącej ścieżki na ul. Bora Komorowskiego.</p> <p>Ad.3) Przebudowa istniejącego chodnika na ścieżkę pieszo-rowerową.</p> <p>Ad.4) Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż drogi za kościołem Miłosierdzia w kierunku osiedla Karola Miarki, wzdłuż ul. Andersa, ul. Monte Casino w nawiązaniu do</p>

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<p>414.</p> <p>5) Trasa 5: od ul. Skowrońskiego - wzdłuż odcinka drogi obwodowej ul. Jesionkowa - ul. Soboty - ul. Wiejska w kierunku Trzebiny - droga przez działki - ul. Łucznicza - Al. Lipowa.</p> <p>6) Trasa 6: Prudnik ul. Nyska - Niemysłowice w kierunku na Rudzickę wzdłuż drogi DK 41- zjazd na drogę w kierunku Ścinawy Małej.</p>	<p>istniejących ścieżek rowerowych przy ul. Skowrońskiego i ul. Powstańców Śląskich. Kontynuacja ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż ul. Powstańców Śląskich w kierunku Lubrza-Biała - wzdłuż drogi wojew. nr 414.</p> <p>Ad. 5)</p> <p>Budowa ścieżki rowerowej od ul. Skowrońskiego - wzdłuż odcinka drogi obwodowej ul. Jesionkowa, wzdłuż ul. Soboty - wzdłuż drogi przez działki, wzdłuż ul. Łuczniczej w nawiązaniu do istniejących ścieżek rowerowych: na Al. Lipowej, ul. Sienkiewicza, ul. Młyńskiej, ul. Staszica.</p> <p>Ad.6)</p> <p>Budowa odcinka drogi rowerowej pomiędzy Prudnikiem ul. Nyska a Niemysłowicami w kierunku Rudzicki wzdłuż drogi DK 41 do rozwidlenia z drogą w kierunku Ścinawy Małej; wyznaczenie i oznakowanie trasy rowerowej na drodze w kierunku do Ścinawy Małej.</p>



2.5 Powiat nyski

Biuro projektu:

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

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

2.5.1 Komunikacja publiczna

W wywiadzie grupowym zogniskowanym oraz wywiadzie indywidualnym pogłębionym (IDI) mieszkańcy i przedsiębiorcy wskazali, że źle oceniają funkcjonowanie komunikacji publicznej na terenie powiatu nyskiego. Komunikacja w mieście Nysa została oceniona pozytywnie, natomiast negatywnie wypowiedziano się o komunikacji na terenie innych gmin powiatu oraz ich sołectw. Podczas wywiadów zdefiniowane zostały następujące problemy:

- zły stan zatoczek autobusowych i wiat przystankowych przy drogach powiatowych,
- zły stan techniczny dworców na terenie powiatu nyskiego

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, jako kluczowe problemy komunikacji publicznej wskazali:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak w Nysie przystanku głównego, łączącego ze sobą odjazdy i przyjazdy różnych przewoźników	Nysa	Budowa centrum przesiadkowego w Nysie.
Zły stan techniczny dworców na terenie powiatu nyskiego niedostosowanie peronów do potrzeb osób niepełnosprawnych	Powiat nyski	Przebudowa dworców PKP, dostosowanie ich do potrzeb osób niepełnosprawnych.

2.5.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowej odgrywa kluczową rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności gospodarczej przez przedsiębiorców. Mieszkańcy uważają, że stan sieci drogowej na terenie powiatu jest dobry. W wywiadach zostały jednak zdefiniowane następujące problemy:

- zły stan nawierzchni dróg powiatowych,
- zły stan chodników.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, jako kluczowe problemy komunikacji drogowej wskazali:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
<p>Zły stan dróg powiatowych na terenie powiatu nyskiego</p>	<ul style="list-style-type: none"> - DP nr 1672 O - DP nr 1205 O - DP nr 1531 O - DP nr 1555 O - Gielczyce – drogi dojazdowe do DP nr 1537 O - Mroczkowa – drogi dojazdowe do DP nr 1542 O - Remonty dróg w ramach współpracy transgranicznej: <ul style="list-style-type: none"> o Nysa, ul. Krawiecka oraz ul. Piastowska; odcinek Koperniki – Morów; miejscowość Pokrzywna o Jarnołówek o Korfantów – Budzieszowice 	<ul style="list-style-type: none"> - DP nr 1672 O: odcinek Wierzbięcice – Gryżów o długości około 2 km. - DP nr 1205 O: odcinek Biała – Węza o długości około 9 km – INWESTYCJA WSPÓLNA Z POWIATEM PRUDNICKIM. - DP nr 1531 O: odcinek Węza – Jasienica Dolna o długości około 6,5 km. - DP nr 1555 O: teren sołectwa Włostowa, długość odcinka około 2 km. - Gielczyce: przebudowa drogi po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej- realizacja przebudowy w 2015r. w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. - Mroczkowa: przebudowa dróg dojazdowe do DP nr 1542 O. - Korfantów – Budzieszowice- planowana



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		przebudowa drogi w 2016r. w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych – Koperniki-Morów- – do granicy państwa - zadanie do realizacji w ramach Współpracy Transgranicznej Polska - Czechy na lata 2016 - 2019

2.5.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy wskazują, że infrastruktura rowerowa na terenie powiatu jest w stanie satysfakcjonującym. Powiat nyski, ze względu na bliskość Jeziora Nyskiego oraz Jeziora Otmuchowskiego, ma potencjał turystyczny, który należy rozwijać. Jako problemy, które należy rozwiązać, wskazano:

- brak ścieżek rowerowych łączących gminy powiatu z Jeziorem Nyskim – miejscem wypoczynku i rekreacji (sołectwa Głębinów, Skorochów, Wójcice);
- niewykorzystanie potencjału jezior – brak ścieżek do jazdy rekreacyjnej wokół nich.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, jako kluczowe problemy dotyczące infrastruktury rowerowej wskazali:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz przy drogach krajowych na terenie powiatu nyskiego	Drogi powiatowe oraz krajowe na terenie gminy Nysa, Głuchołazy oraz Otmuchów.	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż dróg powiatowych na terenie gmin: Nysa, Głuchołazy i Otmuchów oraz wzdłuż dróg krajowych: 41 oraz 46.

2.6 Gmina Głuchołazy

2.6.1 Komunikacja publiczna

Komunikacja publiczna w gminie Głuchołazy nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Większość osób, ze względu na małą częstotliwość kursowania autobusów, zmuszona jest do poruszania się własnym środkiem transportu. Do większości miejsc można dojechać komunikacją publiczną – w gminie istnieje wymagana ku temu infrastruktura czyli przystanki. W wywiadach przeprowadzonych z mieszkańcami zostały zdefiniowane następujące problemy:

- brak dogodnych połączeń komunikacji publicznej oraz brak dogodnych połączeń z gminą Nysa i gminą Prudnik;
- zły stan taboru, którym realizowane są kursy oraz nieproporcjonalna cena biletów do jakości usług komunikacji;
- brak połączenia autobusowego z większymi ośrodkami miejskimi np. z Opolem, Wrocławiem, Republiką Czeską;
- niewykorzystanie potencjału komunikacji kolejowej – brak polskiego połączenia kolejowego na linii Nysa – Głuchołazy – Jeseník.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Głuchołazy zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Kolonia Jagiellońska	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Autobus relacji Głuchołazy – Sławniowice, mógłby jechać przez Kolonię Jagiellońską (i/lub autobus Nysa – Głuchołazy – Jeseník).



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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Kolonia Jagiellońska		Propozycja: połączenie 3 razy w tygodniu 2 razy dziennie do miejscowości Republiki Czeskiej. Połączenie między Nysą a Jesenikiem przez Głuchołazy.
Brak połączeń w godzinach popołudniowych (po 15:30) oraz całkowity brak połączeń w sobotę i w niedzielę	Nysa – Stary Las – Charbielin	BRAK KURSÓW/ POŁĄCZEŃ POMIĘDZY MIEJSCOWOŚCIAMI	
Brak połączenia Czech z Polską (Opole – Wrocław) Połączenie kolejowe, Brzeg Kolej – Mikulowice, Krnow → niewykorzystywany w połączeniach towarowych – niewykorzystywany potencjał	Nysa – Głuchołazy – Jesenik		
Zbyt mała wielkość liter w zapisie rozkładów		NIECZYTELNY ROZKŁAD JAZDY LUB JEGO BRAK	Dopasowanie rozmiaru pisma do potrzeb głównych użytkowników – osób starszych
	– Przewoźnik prywatny FUN – Przewoźnik z Nysy → Nyski Bus	BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Wprowadzenie wspólnej informacji dotyczącej godzin odjazdów na Dworcu Głównym



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	<ul style="list-style-type: none">- Przewoźnik PKS- Przewoźnik z Prudnika → Arriva		w Głucholazach.
Tabor nieprzystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych, brak autobusów niskopodłogowych		ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU	Zakup i wprowadzenie taboru niskopodłogowego.
Brak 2 wiat	ul. Powstańców Śląskich, Głucholazy	ZŁY STAN TECHNICZNY PRZYSTANKÓW	
Kiepska jakość, wyeksploatowane autobusy i busy, np. brak klimatyzacji niemożność otwarcia okna		NISKA JAKOŚĆ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	<p>Propozycja uruchomienia darmowego przejazdu na terenie gminy Głucholazy – za pokazaniem dowodu rejestracyjnego.</p> <ul style="list-style-type: none">- Sugestia wykorzystania autobusów szkolnych w sytuacji, gdy nie są eksploatowane oraz przewożenia innych pasażerów na kursach szkolnych. <p>Zakup i wprowadzenie nowoczesnego taboru.</p>



Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak połączeń autobusowych	Gmina Głuchołazy	Autobus relacji Głuchołazy – Sławniowice, przejazd przez Kolonię Jagiellońską i odwrotnie.
Zły stan taboru i wysokie ceny biletów	Gmina Głuchołazy	Zmodernizowanie taboru komunikacji publicznej w kursach realizowanych na terenie gminy Głuchołazy. Obniżenie cen biletów komunikacji publicznej w celu zwiększenia zainteresowania nią.
Brak głównego przystanku	Głuchołazy	Budowa na terenie obecnego dworca kolejowego (Głuchołazy Miasto) i placu przed dworcem, centrum przesiadkowego z parkingiem na 100 samochodów. Inwestycja zapisana w MPZP. Prowadzone są rozmowy z PKP nt. przejęcia budynku dworca przez gminę. Jednocześnie, w 2016 r. PKP ma wyremontować linię kolejową Opole – Nysa i przyspieszyć podróż Głuchołazy – Nysa – Opole. Infrastruktura stacji wymaga remontu. Drugim przystankiem przeznaczonym do remontu jest Pokrzywna, tutaj również planowany jest parking dla samochodów.

2.6.2 Komunikacja drogowa i parkingi

Głównym problemem dotyczącym sieci drogowej na terenie gminy Głuchołazy, jest jej degradacja postępująca w wyniku użytkowania dróg przez ruch tranzytowy z Republiki Czeskiej. Niedostateczna ilość remontów wykonanych w przeszłości również ma wpływ na obecny stan infrastruktury liniowej na terenie gminy. Pozytywnym aspektem sieci drogowej, wskazywanym przez mieszkańców oraz przedsiębiorców, jest jej zagęszczenie. W propozycjach mieszkańców znalazło się wprowadzenie elementów ITS (Inteligentne Systemy Transportowe), takich jak: VIM (preselekcyjne ważenie pojazdów), dynamiczna informacja pasażerska oraz znaki VMS, a także skrzyżowania ze światłami. Podczas wywiadów zdefiniowane zostały następujące problemy:

- Zły stan nawierzchni dróg gminnych oraz powiatowych, spowodowany dużym natężeniem ruchu tranzytowego.
- Niebezpieczne skrzyżowania na terenie gminy.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Głuchołazy zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej oraz parkingów:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Droga powiatowa: Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnońtówek – Podlesie – Czechy	ZŁY STAN DRÓG	
	Mikulovice – Głuchołazy – Sławce		Obwodnica dla ruchu granicznego z Czechami (została uwzględniona w ramach perspektyw 2020). Obwodnica do Nysy.



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 4080552biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl
partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Odcięty ruch z kopalni na DK40	Charbielin – Jarnołówek		
Brak ronda w Głuchołazach	Głuchołazy, koło przystanku BUS, obok sklepu Netto	NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	
	szpital skrzyżowanie		Rozważenie montażu sygnalizacji świetlnej.
Przewężenie	Głuchołazy ul. Boh. Warszawy/Sikorskiego	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Wytyczenie dwóch pasów ruchu, budowa azylu dla pieszych.
Brakuje pasa		BRAK PRAWOSKRĘTU	
	Konradów	UTRUDNIONY PRZEJAZD	

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali na następujące szczegółowe problemy komunikacji drogowej:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan nawierzchni dróg oraz potrzeba	1. Droga powiatowa Charbielin –	1. Konieczna budowa drogi relacji Charbielin –



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
budowy nowych ciągów komunikacyjnych	Jarnołówek 2. Głuchołazy DW 411 i DK 40, okolice sklepu „Netto”. 3. Nieczynna linia kolejowa do Zdroju (przebieg: ul. Jana Pawła II – ul. Powstańców Śląskich – ul. Wyszyńskiego).	Jarnołówek (z uwagi na rosnący ruch turystyczny w Jarnołówku). 2. Budowa ronda w rejonie DW 411 i DK 40, okolice sklepu „Netto”. 3. Rejon Szpitala MSW – ul. Karłowicza – zniwelowanie niebezpiecznego skrzyżowania: <ul style="list-style-type: none">– uruchomienie sygnalizacji świetlnej,– wymalowanie pasów dla pieszych. 4. Budowa nowej drogi (droga średnicowa) po nieczynnej linii kolejowej do Zdroju (w celu rozładowania ruchu w centrum).
Zwiększenie liczby miejsc parkingowych	Gmina Głuchołazy: Jarnołówek (centrum, Biskupia Kopa), Pokrzywna (centrum), Głuchołazy os. Koszyka.	Konieczność budowy nowych miejsc parkingowych dla mieszkańców oraz dla turystów (ze względu na rosnący ruch turystyczny). W miejscowości Pokrzywna oraz na os. Koszyka w Głuchołazach konieczna jest budowa parkingów, którą uwzględniono w MPZP.



Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zgłosili następujący problem:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Remont nawierzchni dróg oraz budowa nowych odcinków	<ol style="list-style-type: none">1. Droga powiatowa relacji Łąka Prudnicka – Pokrzywna – Jarnołówki – Podlesie – Czechy2. Droga powiatowa Mikulovice – Głuchołazy – Sławniowice3. DK 40: Charbielin – Konradów – granica PL/CZ4. Droga wojewódzka 411 – Głuchołazy – Nysa	<ol style="list-style-type: none">1. Kompleksowy remont drogi powiatowej wraz z budową ciągu pieszo-rowerowego.2. Wymiana nawierzchni drogi powiatowej.3. Budowa obwodnicy – zapisana w SUIKZP.4. Remont drogi wojewódzkiej 411 na odcinku Głuchołazy – Nysa.

2.6.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy gminy Głuchołazy wskazali budowę ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych jako inwestycje o kluczowym znaczeniu. Na terenie gminy nie istnieją miejsca bezpiecznego poruszania się rowerem. Szczególnie niebezpieczna dla osób rowerzystów jest droga wojewódzka numer 411, a także droga krajowa nr 40 (odcinki dróg leżące na terenie gminy). Wymienione miejsca charakteryzują się dużą liczbą wypadków typu rower-pojazd, którą dzięki budowie ścieżek można zminimalizować. Jako problemy, które należy rozwiązać wskazano:

- brak ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 411 i krajowej nr 40,
- niewykorzystywanie potencjału turystycznego gminy Głuchołazy i gminy Prudnik.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Głuchołazy zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Kwestia nawierzchni ścieżek rowerowych → ASFALT	Głuchołazy – Podlesie – Jarnołówki – Pokrzywna – Czechy	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	Koncepcja projekt w ramach Programu Polsko- Czeskie Pogranicze → teren gminy Głuchołazy z Jarnołówkami, Pokrzywna, Podlesie połączone z Czechami.
DK 40 brak chodnika i ścieżki rowerowej	Głuchołazy – Nysa DW 411 DK 40 Prudnik – Głuchołazy	BRAK TRASY WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG	
		BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	Propozycja przewozu roweru w szynobusie, zwiększenie częstotliwości kursowania szynobusu w weekendy
		BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	Punkty przystankowe, infrastruktura odpoczynkowa. Połączenie ścieżek rowerowych z drogami leśnymi.



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Na terenie gminy przebiega trasa MTB Maja Włoszczowska – jest to trasa górską.	NIESPÓJNA SIEĆ ŚCIEŻEK/ TRAS ROWEROWYCH	Trasę tę można by wydłużyć poprzez współpracę z cyklistami (omówienie, sugestie).
	Brak symboli - inne oznaczenia ścieżek po stronie polskiej i czeskiej	BRAK OZNAKOWANIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	Wprowadzenie wspólnego oznakowania ścieżek np. w ramach OF PN 2020 (spójnego z oznakowaniem czeskim).
	Można zauważyć, że zarówno mieszkańcy obszaru, jak i osoby przyjezdne (turyści) wolą jeździć do Czech i tam korzystać z infrastruktury turystycznej, która w Czechach jest lepiej rozwinięta.	PREFERENCJE WYBORU REPUBLIKI CZESKIEJ JAKO MIEJSCA WYPOCZYNKU	Rozwój infrastruktury turystycznej na terenie gminy Głuchołazy i Prudnik.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali rozwiązanie problemu braków ścieżek, poprzez wybudowanie ścieżek łączących gminę Głuchołazy z gminami Prudnik oraz Nysa, a także z miastami położonymi na terenie Czech.

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych	<ol style="list-style-type: none"> Głuchołazy – Podlesie – Jarnołtówek – Pokrzywna – Czechy DK 40 (od granicy państwa do gminy Prudnik) INWESTYCJA	<ol style="list-style-type: none"> Budowa ciągu pieszo-rowerowego (powstała już koncepcja budowy takiej ścieżki, jako odnogi ścieżki prowadzącej do Nysy). Budowa ścieżki



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	WSPÓLNA Z GMINĄ PRUDNIK 3. DW 411 (od granicy państwa do gminy Nysa) INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ NYSA	rowerowej wzdłuż DK 40. 3. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż DW 411.

2.7 Gmina Korfantów

2.7.1 Komunikacja publiczna

Stan funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie gminy Korfantów jest oceniany przez mieszkańców i przedsiębiorców na poziomie dostatecznym. Na terenie gminy oferowane są połączenia do Niemodlina, Nysy i Prudnika. Wśród najczęstszych problemów w tej sferze transportu wymieniane są: niewystarczająca ilość kursów do sołectw i innych ośrodków miejskich, nieczytelne lub nieaktualne rozkłady jazdy oraz godziny kursowania niedostosowane do godzin rozpoczęcia i zakończenia nauki szkolnej oraz godzin pracy w dużych przedsiębiorstwach.

Mieszkańcy i przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak wystarczającej ilości kursów, rozkład niedopasowany do potrzeb mieszkańców	Gmina Korfantów wraz z sołectwami	Dostosowanie kursów do godzin zajęć lekcyjnych oraz 2-zmianowej pracy w zakładach. Zwiększenie liczby kursów komunikacji publicznej relacji: 1. Korfantów – Łambinowice (dworzec kolejowy) 2. Korfantów – Tułowice lub Korfantów – Budziszowice 3. Korfantów Szpital –



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		Włodary – Nysa Szpital 4. Przechód – Korfantów – Prudnik 5. Przechód – Nysa 6. Przechód – Niemodlin 7. Przechód – Opole Stworzenie kursów z Korfantowa do sąsiadujących centrów gmin oraz stworzenie kursów z Korfantowa do poszczególnych sołectw położonych na terenie gminy Korfantów.
Wysokie ceny biletów – brak zniżek handlowych i promocji	OF PN 2020	Promowanie komunikacji publicznej, tworzenie systemu zniżek za korzystanie z komunikacji publicznej, np. karnety, „Więcej jeździsz płacisz mniej”, wzajemne połączenie kursów.
Niedostosowana infrastruktura np. stan przystanków	OF PN 2020; Jegielnica, Gryzów, Myszowice, Niesiebudowice, Pleśnica, Przydroże Małe, Rączka, Ścinawa Mała, Ścinawa Nyska, Węza, Wielkie Łąki, Włodary, Włostowa, Kuźnica Ligocka, Rzymkowice, Przydroże Wielkie, Rynarcice, Przechód, Stara Jamka, Puszczyca	Utworzenie czytelnych rozkładów jazdy (niestosowanie niezrozumiałych skrótów), utworzenie wspólnej mapy przewozów oraz połączonych rozkładów jazdy, zakup nowego taboru, budowa nowych wiat, remont i budowa zatoczek. Poprawa nawierzchni zatoki autobusowej: Jegielnica, Ścinawa Mała (ul. Rynek), Węza, Włodary (ul. Leśna), Kuźnica Ligocka(I), Rynarcice.

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>Budowa zatoki autobusowej: Rączka.</p> <p>Wymiana wiat: Gryzów</p> <p>Budowa wiat: Ścinawa Mała (ul. Niemodlińska przystanek n/ż), Włostowa (n/ż).</p> <p>Wyłożenie kostki:</p> <ul style="list-style-type: none">- Gryzów(plac od drogi powiatowej do przystanku)- Myszowice (wewnątrz przystanku)- Przydroże Małe (wewnątrz przystanku). <p>Utwardzenie dojścia pomiędzy wiatą a drogą:</p> <ul style="list-style-type: none">- Myszowice (dojście do DP 1605)- Niesiebudowice (DP 1532)- Pleśnica (DP 1527)- Węza- Włostowa- Kuźnica Ligocka- Rzymkowice (przystanki n/ż)- Przydroże Wielkie- Przechód

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>– Stara Jamka.</p> <p>Ustawienie bariery ochronnej przed wiatą: Niesiebudowice, Puszczyca.</p> <p>Oznaczenie przystanku: Przydroże Małe, Ścinawa Nyska, Węza, Wielkie Łąki.</p> <p>Malowanie przystanku: Piorunkowice.</p>

2.7.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowej odgrywa dużą rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności gospodarczej przez przedsiębiorców. Ocena sieci drogowej przez mieszkańców jest zadowalająca. Rekomendowana jest modernizacja niektórych odcinków dróg, budowa ciągów pieszych, zwiększenie ilości przejść dla pieszych oraz zastąpienie niebezpiecznych skrzyżowań skrzyżowaniami o ruchu okrężnym.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali projekty:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg	Korfantów	<p>Modernizacja dróg wojewódzkich i powiatowych na terenie Partnerstwa Nyskiego, a w szczególności pilna modernizacja odcinków:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Niemodlin DW 405,2. Dobrzyków – droga gminna,3. Ligota Ścinawska –

Strona 58 z 186



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>Jegielnica – Gryżów (około 7 km, nr 1529),</p> <p>4. Wierzbęcice – Wielkie Łąki (nr 1605, długość 5,277 km),</p> <p>5. Przydroże Wielkie – Śmicz – droga powiatowa, odcinek o długości około 3 km (nr 1527),</p> <p>6. Droga Węza – Jasienica Dolna – droga powiatowa, odcinek o długości 6,5 km (nr 1531),</p> <p>7. Włostowa – droga powiatowa 1555, odcinek o długości około 2 km,</p> <p>8. Droga Stara Jamka – Kolonia Otocka – droga powiatowa, odcinek o długości około 3 km (nr 1528),</p> <p>9. Rzymkowice – Przechód – droga powiatowa 1206 (około 8 km),</p> <p>10. Korfantów – Ścinawa – droga powiatowa 1530 (około 10 km),</p> <p>11. Wierzbęcice – Gryżów – droga 1672 (odcinek o długości 1,625 km),</p> <p>12. Korfantów – Kuźnica Ligocka (DP 1524, długość 6,3 km).</p>
Niebezpieczne skrzyżowania	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów, skrzyżowanie ulicy Opolskiej z Wyzwolenia2. DW 405 Korfantów – Niemodlin przy zjeździe do Włostowej	<p>Przebudowa skrzyżowania w Korfantowie koło kościoła (ul. Opolska, Wyzwolenia) oraz na DW 405 przy zjeździe do Włostowej. Wykonanie małego ronda w</p>



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	3. Gryzów – wykonanie małego ronda w pobliżu przystanku przy DP 1529	Gryzowie.
Złe oznakowanie na skrzyżowaniach	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów, skrzyżowanie ulicy Opolskiej z Powstańców Śląskich2. Ścinawa Nyska skrzyżowanie ul. Nyskiej z drogą do Węży3. Skrzyżowanie ul. Niemodlińskiej (w pobliżu dawnej fabryki mebli).	Ad.1. i 2. Zmiana oznakowania na skrzyżowaniach, celem zwiększenia bezpieczeństwa. Ad.3. Montaż oświetlenia na skrzyżowaniu przy ul. Niemodlińskiej (w pobliżu dawnej fabryki mebli).
Brak chodników oraz przejść dla pieszych	<ol style="list-style-type: none">1. Stara Jamka – DW 4072. Przechód – w pobliżu kościoła3. Korfantów – ul. Ulianowska4. Kuropas, Rynarcice, Włodary, Gryzów, Rączka, Przydroże Małe (Ligota Ścinawska), Przydroże Wielkie, Myszowice, Rzymkowice, Przechód, Puszczyca	Budowa przejść dla pieszych w miejscowościach: – Stara Jamka – Przechód Budowa chodników: Stara Jamka, Przechód (kościół), Korfantów (Ulianowska), Kuropas, Rynarcice, Włodary, Gryzów, Rączka, Przydroże Małe (Ligota Ścinawska), Przydroże Wielkie, Myszowice, Rzymkowice, Przechód (wzdłuż DW 407), centrum Korfantowa do Ulianówki, Puszczyca (dojście do przystanku autobusowego).
Brak miejsc parkingowych	Korfantów	Budowa miejsc parkingowych w Korfantowie:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		koło Kościoła pw. św. Trójcy, koło cmentarza, koło ośrodka zdrowia oraz remont Rynku w Korfantowie (około 10 miejsc parkingowych).

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niewyremontowane drogi	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Prudnik przez Białą (DW 407 do DW 414)2. Korfantów – Nysa przez Włodary3. Biała – Węża – droga powiatowa, odcinek o długości około 9 km (nr 1205)4. Droga Korfantów – Biała – droga powiatowa, odcinek o długości 6 km (nr 1526).	Remont nawierzchni dróg wraz z wymianą podbudowy.

2.7.3 Infrastruktura rowerowa

Infrastruktura rowerowa na terenie gminy jest dość dobrze rozwinięta, szczególnie jeśli chodzi o ciągi rowerowe. Przez Korfantów przebiegają dwie ścieżki powiatu nyskiego: Trasa R16 z Lipnik (gmina Kamiennik) przez Myszowice, Kuropas, Rynarcice, Przydroże Wielkie, Przydroże Małe i Pleśnicę oraz Trasa R17 z Kamiennika przez Włodary, Przechód, Borek i Rzymkowice, która w Rzymkowicach łączy się ze „Szlakiem bociana białego” i biegnie dalej przez teren gminy Biała. Gmina skomunikowana jest zatem szlakami i ścieżkami rowerowymi z gminami: Kamiennik, Otmuchów, Nysa, Łambinowice, Pakosławice oraz Biała. Rekomendowane jest



utworzenie ścieżek rowerowych łączących Korfantów z Moszną (Zamek) oraz umożliwiających dojazdy do miejsc rekreacji – Jezioro Otmuchowskie.

Biuro projektu:

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

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

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak wystarczającej ilości ścieżek rowerowych	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Park – Rynarcice – Przydroże – Szwedzka Górka – Rączka – Korfantów (10 km)2. Przechód	Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym. Szczególnie z Korfantowa do poszczególnych sołectw gminy. Uwzględnieni podczas budowy obiektów małej architektury rowerowej – koszy na śmieci, stojaków. Budowa miejsc parkingowych dla rowerów.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zgłosili następujący problem:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych	<ol style="list-style-type: none">1. Korfantów – Zamek w Mosznej (15 km)2. Korfantów – Park w Lipnie (18 km)3. Korfantów – Nysa – Otmuchów jezioro (40 km)	<p>Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym z Korfantowa do poszczególnych sołectw.</p> <p>Działanie powinno uwzględniać wyposażenie ścieżek w obiekty małej architektury rowerowej – kosze na śmieci, stojaki.</p> <p>Budowa miejsc parkingowych dla rowerów.</p>

2.8 Gmina Łambinowice

2.8.1 Komunikacja publiczna

W wywiadzie grupowym zogniskowanym oraz indywidualnym pogłębionym, mieszkańcy i przedsiębiorcy wskazali, że publiczna komunikacja autobusowa praktycznie nie funkcjonuje na terenie gminy (mała liczba kursów). Gmina jest dobrze skomunikowana połączeniami kolejowymi z Nysą i Opolem (połączenia co 1-1,5 h) i nieznacznie gorzej z Kluczborkiem oraz Głuchołazami. Niestety stan liniowej infrastruktury kolejowej jest całkowicie niezadowolający. Rekomenduje się utworzenie tras komunikacji autobusowej, które skomunikują sołectwa gminy z ośrodkami miejskimi innych gmin np. z Nysą, Prudnikiem oraz modernizację liniowej infrastruktury kolejowej.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Łambinowice zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Mała ilość autobusów, niedostosowane godziny kursowania, rozkład jazdy autobusów jest niedopasowany do potrzeb, brak poczekalni dla podróżnych.	Bielice, Drogoszków, Mańkowice, Sowin, Lasocice	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Zwiększenie liczebności taboru, budowa nowoczesnych przystanków i wiat.
Nieopłacalność dla przewoźnika, małe zainteresowanie kursem.	Łambinowice – Niemodlin, Drogoszków–Nysa, Bielice – Nysa, Bielice – Opole	BRAK KURSÓW/ POŁĄCZEŃ POMIĘDZY MIEJSCOWOŚCIAMI KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ	Zakup mniejszego taboru celem obniżenia kosztów przejazdu.
Wandalizm, konkurencja, nieaktualizowanie rozkładów.	Większość wiat przystankowych	NIECZYTELNE ROZKŁADY JAZDY LUB ICH BRAK	Montaż rozkładów jazdy na bardziej trwałych materiałach eksploatacyjnych, dostosowanie rozmiaru pisma do potrzeb osób starszych (większe litery).
Konkurencja	Teren gminy	BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Interaktywny rozkład jazdy.
Brak środków na inwestycje, brak dofinansowania ze środków zewnętrznych	Dworzysko (przystanki)	ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU I PRZYSTANKÓW	Szukanie środków zewnętrznych, obniżenie cen biletów celem zwiększenia liczby podróżnych. Zwiększenie patroli policji, w celu



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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
			wyeliminowania przyczyn dewastacji przystanków.
Długi czas podróży, słaby sprzęt, nieuprzejmość kierowcy		NISKA JAKOŚĆ USŁUG KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	Zakup nowego środka transportu, szkolenie kierowców.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak tras łączących sołectwa gminy	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowice, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice	Inne zorganizowanie tras komunikacji publicznej, w celu skomunikowania sołectw leżących na terenie gminy Łambinowice.
Zły stan przystanków autobusowych na terenie gminy	Gmina Łambinowice: Łambinowice, Jasienica Dolna, Piątkowice, Lasocice, Mańkowice, Sowin, Bielice, Drogoszów, Malerzowice Wielkie, Wierzbie, Szadurczyce, Okopy oraz Budzieszowice	Renowacja wiat przystankowych (wymiana zdewastowanych murowanych wiat na nowe) oraz renowacja istniejących zatoczek przystankowych na terenie sołectw gminy Łambinowice. Lista wiat: – Łambinowice – kościół – droga powiatowa – Łambinowice –



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>ul. Dworcowa</p> <ul style="list-style-type: none">- Łambinowice – ul. Powstańców Śl.- Okopy – droga powiatowa- Piątkowice Małe – droga powiatowa- Drogoszków – droga powiatowa- Wierzbie skrzyżowanie – droga powiatowa <p>Lista zatoczek:</p> <ul style="list-style-type: none">- Łambinowice – kościół – droga powiatowa- Łambinowice – kierunek Bielice – droga powiatowa- Łambinowice – dworzec kolejowy – ul. Dworcowa – droga gminna- Okopy – droga powiatowa- Bielice – droga powiatowa (zatoczka lub pas)- Malerzowice Wielkie – Skrzyżowanie – droga powiatowa- Malerzowice Wielkie – Kawiarnia – droga powiatowa- Piątkowice Małe – droga powiatowa- Wierzbie skrzyżowanie – droga powiatowa- Wierzbie kościół – droga powiatowa



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<ul style="list-style-type: none">- Dworzysko – droga powiatowa- Szadurczyce – droga powiatowa- Lasocice szkoła – droga powiatowa
Zły stan infrastruktury kolejowej	Gmina Łambinowice	Modernizacja torów kolejowych w celu zwiększenia prędkości kursowania pociągów oraz modernizacja peronów i wiat.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, zasygnalizowali następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Konieczność zorganizowania tras komunikacyjnych	Linia Korfantów – Łambinowice	Zorganizowanie tras komunikacji publicznej relacji Korfantów – Łambinowice.

2.8.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowych odgrywa dużą rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców, ze względu na nieistnienie funkcjonującej komunikacji publicznej, większość mieszkańców porusza się własnym środkiem transportu (samochód, rower). Ocena sieci drogowej przez mieszkańców jest dostateczna. Jako najważniejszy spośród występujących problemów, mieszkańcy wskazali zły stan nawierzchni infrastruktury liniowej na terenie gminy oraz powiatu.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Łambinowice zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej:



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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Brak środków finansowych, różni zarządcy dróg, parametry dróg nieprzystosowane do poruszających się pojazdów	Łambinowice	ZŁY STAN DRÓG	Zwiększenie środków, pozyskanie dotacji
Brak środków finansowych, nadmierna prędkość	Malerzowice	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTÓW W LEWO	Pozyskanie środków finansowych, budowa pasów do lewoskrętu w Malerzowicach
Brak środków finansowych, nadmierna prędkość	Malerzowice	NIEBIEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	Pozyskanie środków finansowych, budowa pasów
Zbyt duża liczba samochodów	Łambinowice	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH	Budowa miejsc parkingowych
Brak środków finansowych na budowę, zbyt wąski pas drogowy, problem z odprowadzaniem wód	Wierzbie, Piątkowice, Bodzieszowice, Bielice, Malerzowice, Sowin, Drogoszów	BRAK CHODNIKÓW	Budowa

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Remont dróg	<ol style="list-style-type: none">1. Łambinowice: ulice: Polna (około 400 m), Parkowa (około 400 m), Akacyjowa (około 400 m), Szkolna (około 1 km), Wiśniowa, Klonowa, Dworcowa (0,4 km)2. Bielice: działka drogowa 566 przy posesji 106, 108, 110, 112-116 (ul. Wołyńska)3. Budzieszowice (tzw. Koziak)4. Jasienica Dolna (droga 567, koło Kościoła św. Marcina, około 550 m)5. Łambinowice – Wierzbie (około 3 km)6. Bielice – Okopy (droga powiatowa, około 3,5 km)7. Jasienica Dolna – Malerzowice Wielkie (około 9 km)8. Piątkowice – Prusinowice (około 5 km)9. Mańkowice – Jasienica Dolna (obecnie droga polna nr 383, około 3 km)10. Drogoszków – Piątkowice (około 3 km)11. Piątkowice – Mańkowice (około 2,7 km)12. Łambinowice, ulica Dworcowa (droga gminna)	<ol style="list-style-type: none">1. Ulica Polna o długości 400 m, dla której projekt został już opracowany, ul. Parkowa o długości około 400 m; częściowa kontynuacja remontu ul. Szkolnej o długości około 1 km (część drogi jest już zrobiona); remont ulicy Dworcowej na odcinku 0,438 poprzez wykonanie asfaltu i podbudowy, przebudowę chodnika, rozbudowę oświetlenia ulicznego i remont kanalizacji deszczowej.2. Remont drogi w Bielicach (ul. Wołyńskiej).3. Droga w Budzieszowicach (tzw. Koziak) położona na działce drogowej 177 przy bloku 2a. Planowana długość drogi to około 280 m.4. Cała droga nr 567 w Jasienicy Dolnej w pobliżu kościoła.5. Łambinowice – Wierzbie o długości 3 km.6. Remont drogi powiatowej Bielice – Okopy o łącznej długości około 3,5 km.7. Remont drogi

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>powiatowej na odcinku 9 km pomiędzy Jasienicą Dolną a Malerzowicami Wielkimi.</p> <p>8. Remont dawnej drogi o długości 5 km pomiędzy Piątkowicami a Prusinowicami.</p> <p>9. Remont starej drogi pomiędzy Mańkowicami a Jasienicą Dolną o długości około 3 km.</p> <p>10. Remont drogi gminnej na odcinku 3,102 km, poprzez wykonanie asfaltu, podbudowy oraz rozbudowę oświetlenia.</p> <p>11. Budowa drogi Piątkowice – Mańkowice, prowadzącej przez las, o długości 2,665 km (wykonanie asfaltu i podbudowy).</p>
Niebezpieczne skrzyżowania na terenie gminy	Skrzyżowanie drogi krajowej 46 z drogą powiatową do Malerzowic Wielkich	Przebudowa skrzyżowania DK 46 z drogą powiatową do Malerzowic Wielkich poprzez budowę pasa do skrzyżowania w lewo.
Brak wystarczającej ilości miejsc parkingowych w Łambinowicach	<ol style="list-style-type: none">1. Łambinowice, ul. Zawadzkiego (przy policji)2. Łambinowice, ul. Powstańców Śląskich (przy hali sportowej)3. Lasocice w pobliżu kościoła (obecnie prywatny)	Zwiększenie ilości miejsc parkingowych w kluczowych lokalizacjach na terenie gminy Łambinowice.



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	teren)	

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niewyremontowane drogi	<ol style="list-style-type: none">1. Szadurczyce – Korfantów: Szadurczyce – Łambinowice – Budzieszowice – Niesiebędowice – Korfantów (droga powiatowa, około 12 km)2. Jasienica Dolna – Włodary (gmina Korfantów), droga powiatowa o długości około 6 km3. Piątkowice – Sidzina (gmina Skoroszyce), droga powiatowa o długości około 8 km	<ol style="list-style-type: none">1. Remont drogi powiatowej na odcinku Szadurczyce – Łambinowice – Budzieszowice – Niesiebędowice – Korfantów na odcinku około 12 km. INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ KORFANTÓW2. Remont drogi powiatowej na odcinku 6 km pomiędzy Jasienicą Dolną a Włodarami. INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ KORFANTÓW3. Remont drogi powiatowej na odcinku 8 km pomiędzy Piątkowicami a Sidziną. INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ SKOROSZYCE

2.8.3 Infrastruktura rowerowa

Infrastruktura rowerowa (ścieżki rowerowe) na terenie gminy Łambinowice jest dobrze rozwinięta. Przez teren gminy przebiegają rekreacyjno-historyczne ciągi piesze i rowerowe: Skrajem Dawnej Puszczy oraz Śladami Pamięci. Ścieżka Skrajem Dawnej



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

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

Puszczy, przebiega przez teren gmin Łambinowice oraz Korfantów, rozpoczyna się w Wierzbju (g. Łambinowice), a kończy w okolicach Sowina (g. Łambinowice) i podzielona jest na dwie pętle o długości 10 oraz około 12 km. Ścieżka piesza Śladami Pamięci prowadzi przez cmentarz z okresu wojny prusko-francuskiej i Centralne Muzeum Jeńców Wojennych aż do ostatniego punktu ścieżki – Pomnika Martyrologii Jeńców Wojennych, upamiętniającego śmierć jeńców różnych narodowości (II wojna światowa). Jako główne problemy infrastruktury rowerowej w Łambinowicach wskazano: brak ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 406, gdzie występuje zwiększone prawdopodobieństwo występowania wypadków pojazd-rower, a także zły stan techniczny istniejących ścieżek.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Łambinowice zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Brak środków finansowych i terenów pod inwestycje	Gmina Łambinowice	BRAK ŚCIEŻEK O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	Pozyskanie środków finansowych i terenów pod inwestycje.
Brak środków finansowych i terenów pod inwestycje		BRAK TRASY WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG	Pozyskanie środków finansowych i terenów pod inwestycje.
Nieprzystosowane pojazdy	Autobusy kursujące na terenie gminy	BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	Przystosowanie pojazdów
Brak stojaków	Miejsca użytku publicznego	BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	Montaż stojaków



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	Gmina	NIEBIEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, jako kluczowy problem wskazali zły stan ścieżek pieszo-rollerowych przebiegających przez gminy Łambinowice i Korfantów – Skrajem Dawnej Puszczy.

2.9 Gmina Nysa

2.9.1 Komunikacja publiczna

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy oceniają, że funkcjonowanie komunikacji miejskiej na terenie gminy Nysa jest przeciętne. Wskazują, że istnieje wiele kwestii, które należy rozwiązać: mała częstotliwość kursowania pojazdów, zły stan taboru oraz słaba synchronizacja z potrzebami mieszkańców. Propozycją mieszkańców jest wprowadzenie karty miejskiej, która pozwoliłaby na regulowanie płatności w pojazdach komunikacji miejskiej oraz należności za parkowanie pojazdu. Ważną inwestycją jest budowa centrum przesiadkowego w Nysie.

Kluczowym elementem dobrze funkcjonującego centrum przesiadkowego jest budowa parkingu, a przede wszystkim konieczność dostosowania funkcjonujących systemów komunikacji w mieście, tak aby utworzył się jeden, spójny element. Najważniejszą kwestią jest synchronizacja godzin odjazdów różnych przewoźników z uwzględnieniem szerokiego dynamicznego systemu informacji pasażerskiej (wszystko ma być spójne, czytelne, dosyć intuicyjne). Poza działaniami twardymi należy podjąć działania miękkie – informacyjno-promocyjne, tak aby dotrzeć do potencjalnych użytkowników i przekonać ich do korzystania z centrum przesiadkowego oraz komunikacji publicznej. Mówiąc o synchronizacji przejazdów – kursy powinny rozpoczynać się i kończyć w centrum – tj. powinno nastąpić odejście od kursów łączących najbardziej skrajnie oddalone miejscowości na rzecz kursów do centrum (centrum przesiadkowe jako przystanek główny, inne miejscowości jako satelity). W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- zły stan taboru komunikacji publicznej (PKS Nysa),



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

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

- brak połączenia Nysy z gminą Korfantów oraz z sołectwami gminy (szczególnie w soboty i niedziele),
- brak wspólnych rozkładów jazdy dla poszczególnych przewoźników, zły stan infrastruktury przystankowej (tj. małej architektury),
- słabe dopasowanie kursów MZK do potrzeb mieszkańców miasta.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak głównego przystanku łączącego kursy różnych przewoźników i umożliwiającego sprawną zmianę środka transportu na inny	Nysa	Stworzenie centrum przesiadkowego w Nysie. Bardzo istotnym elementem centrum będzie wspólna informacja pasażerska, tak aby pasażerowie wiedzieli skąd i o której godzinie odjeżdża dany przewoźnik. Wprowadzenie wspólnej wizualizacji i informacji pasażerskiej. Skoordinowanie rozkładów jazdy różnych przewoźników: wzajemne uzupełnianie się w kursach, wyeliminowanie powtarzających się kursów w jednym kierunku realizowanych o podobnej godzinie. Odpowiednie oznakowanie infrastruktury przystankowej: dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, wykonanie z trwalszych materiałów (rozkłady jazdy), zamontowanie koszy na śmieci, wiat przystankowych. Centrum przesiadkowe wyposażone w kasy biletowe, poczekalnię, zaplecze sanitarne, lokale użytkowo-



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		handlowe i inkubator przedsiębiorczości.
Zły stan przystanków w sołectwach gminy Nysa	Wszystkie sołectwa Gminy Nysa	Remont przystanków autobusowych w gminie Nysa.

2.9.2 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy wskazują na konieczność modernizacji szlaków rowerowych oraz wykorzystanie ich potencjału w promocji gminy i miasta. Oprócz modernizacji istniejących szlaków (oświetlenie, oznakowanie oraz zamontowanie elementów małej architektury), rekomendowana jest budowa nowych ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych. Jako problemy, które należy rozwiązać wskazano:

- brak ścieżek rowerowych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych,
- zniszczona nawierzchnia ścieżek ciągów rowerowych,
- brak połączenia gminy Nysa z Czechami – brak przygranicznej ścieżki rowerowej pomiędzy gminami Nysa, Paczków, Otmuchów oraz Głuchołazy.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych/ciągów pieszo-rowerowych	<ol style="list-style-type: none">1. ulice miasta Nysa: Rynek – Celna – Prudnicka – Mickiewicza (3 km)2. Wzdłuż koryta rzeki w Nysie (5 km)3. Nysa, Franciszkańska – most Kościuszki – Nysa, Słowackiego (6 km)4. Nysa, Wojska Polskiego – Jagiełły – Nowowiejska – Podolska – Kusocińskiego – Prusa – Sudecka – Rodziewiczówny – Mickiewicza (ciąg pieszo-rowerowy o długości	<p>Budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta Nysa o łącznej długości około 20 km.</p> <p>Ad. 5. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż jeziora w dwie strony: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice.</p> <p>Obecnie ścieżka prowadzi do Skorochowa, zatem długość planowanej ścieżki to około 7 km (jeśli pominiemy fragment Nysa</p>



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	5,5 km) 5. Miejscowości w pobliżu Jeziora Nyskiego: Nysa – Skorochów (NOR) – Głębinów – Wójcice (około 8 km) 6. Gmina Nysa: Nysa – Vidnava (CZ) – INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z CZECHAMI 7. Nysa skrzyżowanie ul. Jagiellońskiej i Asnyka–Podkamień – Przełęk – Polski Świątów – Nowy Świątów – Rudawę – Bodzanów – Głuchołazy INWESTYCJA REALIZOWANA WSPÓLNIE Z GMINĄ GŁUCHOŁAZY	– Skorochów który już istnieje). Ad. 6 Budowa ścieżki rowerowej łącząca powiat nyski (miasto Nysę, miejscowości gminy Nysa z czeską Vidnavą, o długości około 22 km). Ad. 7. Budowa ścieżki rowerowej pomiędzy gminą Nysa i Głuchołazy o długości około 20 km. Ścieżka ma przebiegać równoległe do DW 411, jednak będzie ciągnąć się wzdłuż dawnych torów kolejowych od skrzyżowania Asnyka z Jagiellońską przez Podkamień, Przełęk, Polski Świątów, Nowy Świątów, Rudawę i Bodzanów, a następnie wzdłuż ulic Sobieskiego, Kościuszki i Rynek w Głuchołazach.
Brak leśnych ścieżek rowerowych	Gmina Nysa: Lipowa, Domaszkowice, Kubice, Koperniki	Budowa ścieżek rowerowych wiodących przez lasy na terenie gminy Nysa.
Propozycja zorganizowania ścieżek rowerowych na nasypach kolejowych nieczynnych linii kolejowych	Gmina Nysa	Budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych.

2.9.3 Komunikacja drogowa i parkingi

Zdaniem mieszkańców oraz przedsiębiorców system drogowy odgrywa kluczową rolę w ich życiu. System ten nie jest najlepiej oceniany pod względem infrastruktury. Mieszkańcy wskazują, że istniejące odcinki dróg są w bardzo złym stanie technicznym, ponadto drogi są wąskie i uszkodzone. Zbyt duża ilość pojazdów w centrum miasta powoduje powstawanie kongestii – natężenie ruchu nie jest proporcjonalne do możliwości przepustowych posiadanej infrastruktury. Jako pozytywny aspekt sieci drogowej, mieszkańcy oraz przedsiębiorcy wskazują budowę nowych dróg na terenie Nysy oraz skrzyżowań o ruchu okrężnym, które wymuszają prawidłowe poruszanie się pojazdem. Jako kluczowe inwestycje wskazano: budowę obwodnicy miasta Nysa, rozbudowę sieci drogowej oraz wprowadzenie rozwiązań z zakresu ITS: dynamicznej informacji pasażerskiej oraz monitoring wizyjny wraz z systemem identyfikacji tablic rejestracyjnych (kamery ARTR). Ważnymi projektami będą również projekty dotyczące lepszego oznakowania skrzyżowań, także tych o ruchu okrężnym. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- Zły stan nawierzchni dróg gminnych i powiatowych na terenie sołectw gminy i miasta Nysa.
- Zbyt duże natężenie ruchu, niewspółmierne do przepustowości infrastruktury – występowanie zjawiska kongestii.



Biuro projektu:

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

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



Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak wewnętrznej obwodnicy miasta	Nysa	Budowa obwodnicy miasta w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miasta oraz skomunikowania terenów inwestycyjnych miasta.
Brak przeprawy mostowej	ul. Franciszkańska lub/i Orzeszkowej, Saperska	Budowa przeprawy mostowej na Nysie Kłodzkiej ul. Franciszkańską. Połączenie ul. Orzeszkowej z Saperską.
Zły stan dróg powiatowych	<ul style="list-style-type: none">– Wierzbicice – Domaszkowice (3 km)– Wierzbicice – Kępnica (3,5 km)– Sękowice – Regulice (3 km)– przebudowa ciągu ulicy Szopena i Piastowskiej z przebudową ronda (przed Wieżą Bramy Ziębickiej)	Remont nawierzchni dróg powiatowych o łącznej długości około 10 km. Budowa utwardzonej nawierzchni na drogach mających obecnie nawierzchnię gruntową.



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg gminnych	Gmina Nysa 1. Biała Nyska – Podkamień 2. Podkamień – Hajduki Nyskie 3. Hajduki Nyskie – Niwnica. 4. Domaszkowice – Wyszków Śląski. Obecny plan obwodnicy przecina tę drogę. 5. Droga Niwica – Kępnica.	Remont nawierzchni dróg gminnych na terenie gminy Nysa, budowa utwardzonej nawierzchni na drogach mających obecnie nawierzchnię gruntową.
Degradacja dróg krajowych i wojewódzkich	– brak połączenia drogi wojewódzkiej nr 411 z DK 41 – droga DK 46 od realizowanej obwodnicy w kierunku Opola	Połączenie drogi wojewódzkiej nr 411 w miejscowości Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu gdzie kończy się obwodnica z DK 41. Obejście miejscowości Wierzbicice poprzez budowę obwodnicy w ciągu DK nr 41.
Niebezpieczne skrzyżowanie	ul. Sudecka/ Prudnicka/ Piłsudskiego (DK 41) w pobliżu stacji BP	Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania przy stacji BP, które po wybudowaniu obwodnicy DK 41 prawdopodobnie stanie się ciągiem gminnym.
Złe wyprofilowanie	Nysa – most Bema Rondo Solidarności (DK41 i DK 46) Rondo Władysława Sikorskiego	Przebudowa mostu Bema oraz dwóch rond: 1. Solidarności 2. Władysława Sikorskiego
Nieutwardzona nawierzchnia dróg	Nysa: Ulice Orłąt Lwowskich do ulicy Chełmońskiego przez teren byłego poligonu wojskowego	Utwardzenie ulic na terenie Nysy (drogi gruntowe).

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zbyt mała ilość miejsc parkingowych	<ul style="list-style-type: none">- Nysa szpital i kościół: w rejonie ulic Brackiej, Gierczak, Plac Paderewskiego- Nysa Rynek- Skorochów - NOR, Stary Skorochów- Głębinów	<p>Ad.1. Budowa wielopoziomowego parkingu w Nysie, na terenie planowanego centrum przesiadkowego.</p> <p>Ad.2. Zakrycie terenów rzeki przy szpitalu i kościele i przeznaczenie ich na parking.</p> <p>Ad.4., Ad.5. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych na potrzeby turystyczne.</p> <p>Ad.3. Budowa wielopoziomowego parkingu w rejonie centrum Nysy.</p>

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg powiatowych	<ul style="list-style-type: none">- Wierzbędice - Domaszkowice (3 km)- Wierzbędice - Kępnica (3,5 km)- Sękowice - Regulice (3 km)	Remont nawierzchni dróg powiatowych o łącznej długości około 10 km.
Degradacja dróg krajowych i wojewódzkich	<ul style="list-style-type: none">- droga wojewódzka DW 411- Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą- miejsce, gdzie kończy się obwodnica z DK 41	Połączenie drogi wojewódzkiej 411 w miejscowości Podkamień z budowaną i planowaną obwodnicą w miejscu gdzie kończy się obwodnica z DK 41. Obejście miejscowości Wierzbędice poprzez budowę obwodnicy.

2.10 Gmina Otmuchów

2.10.1 Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców gminy Otmuchów, komunikacja publiczna nie działa w sposób satysfakcjonujący. Wskazano, że występuje niewystarczająca ilość kursów, zarówno do sołectw gminy, jak i innych ośrodków miejskich np. Nysy. Ponadto, w wielu sołectwach gminy rozkłady jazdy są nieaktualne lub nieczytelne a infrastruktura przystankowa zniszczona, co istotnie wpływa na jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz wizerunek gminy. Stan taboru oceniany jest negatywnie. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- niewystarczająca ilość kursów do sołectw i innych ośrodków miejskich,
- nieczytelne lub nieaktualne rozkłady jazdy,
- zły stan infrastruktury przystankowej tj. wiat oraz zatoczek autobusowych oraz zły stan taboru.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Otmuchów zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	1. Meszno 2. Sarnowice 3. Lubiatów 4. Lasowice 5. Ligota Wielka	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Zwiększyć częstotliwość kursów zwłaszcza w godz. 7:00 – 10:00.
	– Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie – Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiatów – Otmuchów i Nysa	BRAK KURSÓW/ POŁĄCZEŃ POMIĘDZY MIEJSCOWOŚCIAMI KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ	Zorganizować kursy w miejscowościach przynajmniej 3-4 razy w ciągu dnia.
	W miejscowościach jw. i w Wójcicach	NIECZYTELNE ROZKŁADY JAZDY LUB ICH BRAK	Bieżące uzupełnianie braków.



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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
	W miejscowościach jw. i w Wójcicach	BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Opracowanie rozkładu jazdy z uwzględnieniem różnych przewoźników.
		ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU I PRZYSTANKÓW	Poprawić jakość przystanków poprzez ich częstsze malowanie i sprzątanie.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niedostosowana częstotliwość kursowania komunikacji publicznej oraz propozycja wydłużenia trasy do końca miejscowości Jarnołów	<p>Połączenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Otmuchów – Kałków 2. Otmuchów – Wierzbno 3. Wierzbno – Nysa przez Buków 4. Kijów- Nysa 5. Jarnołów 	<p>Zwiększenie częstotliwości kursowania (liczby kursów) pomiędzy Otmuchowem a sołectwami gminy oraz sołectwami a Nysą, w szczególności w porannych i popołudniowych godzinach szczytów (dotychczasowa liczba kursów: 2 dziennie).</p> <p>Wydłużenie trasy autobusu do końca miejscowości Jarnołów.</p>
Zły stan infrastruktury przystankowej oraz rozkładów jazdy	<p>Gmina Otmuchów, w szczególności sołectwa: Wójcice, Jasienica Górna, Piotrowice Nyskie, Sarnowice, Ligota Wielka, Lubiaków.</p>	<p>Modernizacja stanu technicznego przystanków autobusowych: remont wiat przystankowych, zatoczek oraz elementów małej architektury. Ujednolicenie rozkładów jazdy. Synchronizacja rozkładów jazdy różnych przewoźników i ich ujednolicenie.</p>



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak połączeń pomiędzy sołectwami gminy a Otmuchowem i Nysą	<ol style="list-style-type: none">1. Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie2. Sarnowice – Ligota Wielka – Lubiaków – Otmuchów – Nysa3. Jarnołów – Otmuchów – Nysa4. Skomunikowanie sołectwa Kijów z Otmuchowem oraz Nysą5. Skomunikowanie sołectwa Kałków z innymi sołectwami.	Zwiększenie częstotliwości kursowania (liczby kursów) pomiędzy Otmuchowem a sołectwami gminy oraz sołectwami a Nysą, w szczególności w porannych i popołudniowych godzinach szczytów (przynajmniej 4 kursy w ciągu dnia).

2.10.2 Komunikacja drogowa i parkingi

Zdaniem mieszkańców oraz przedsiębiorców, system sieci drogowych odgrywa kluczową rolę w ich życiu. Nie jest on jednak oceniany najlepiej pod względem infrastruktury. Mieszkańcy wskazują, że istnieją odcinki dróg w dobrym stanie technicznym, lecz te zlokalizowane są głównie w centrum miasta Otmuchów. Zauważają, że drogi w sołectwach oraz drogi dojazdowe do miasta są w złym stanie technicznym. Mieszkańcy rekomendują montaż inteligentnej sygnalizacji świetlnej – acyklicznej sygnalizacji dostosowującej działanie do aktualnego natężenia ruchu (montaż wideodetektorów) oraz lepszego oznakowania skrzyżowań. Jako miejsce częstych kolizji wskazano zjazd z obwodnicy Otmuchowa, gdzie zasadne byłoby wybudowanie skrzyżowania o ruchu okrężnym. Mieszkańcy rekomendują również budowę centrum przesiadkowego w mieście Nysa. Podczas wywiadów zdefiniowane zostały następujące problemy:

- zły stan nawierzchni dróg gminnych oraz powiatowych na terenie sołectw gminy,
- niebezpieczne skrzyżowania w sieci drogowej gminy,
- brak wydzielonych pasów do lewoskrętu,
- zły dobór cykli sygnalizacji świetlnej.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Otmuchów zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej i parkingów:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Zły stan techniczny ze względu na złą podbudowę (ze względu na zbyt małe obciążenia) Transport ciężarowy, rolniczy, rzadka konserwacja dróg Brak inwestowania w infrastrukturę, budowa dróg przez władze powiatu i gminy Brak nowych inwestycji	Lasowice – Lubiatów Buków – Kałków Ligota – Maciejwocie Kałków – Nysa Wierzbno – Kałków Kijów – Nysa Kijów – Jarnołów Wierzbno – Kałków Wierzbno Zwierzyniec – Otmuchów Wierzbno – Buków Jarnołów – Kijów Kijów – Sławniowice i Nadziejów	ZŁY STAN DRÓG	Wymiana nawierzchni i podbudowy. Remont drogi oraz konserwacja pobocza i rowów. Odpowiednie wykorzystanie funduszy unijnych i rządowych. Remont generalny dróg.
Brak pasów do skrętu w lewo	Mickiewicza –> Lipowa	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTÓW W LEWO	Wyznaczenie pasa do lewoskrętu w stronę ulicy Lipowej.
Zła widoczność	ul. Krakowska – ul. Warszawska	NIEBIEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	Budowa ronda.
Brak oznakowania przejść dla pieszych Brak środków	Krakowska, Sarnowice przystanek PKS, Łąka przystanek PKS, Maciejowice	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Wyznaczenie przejść dla pieszych. Wyznaczenie przejść dla pieszych



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
finansowych	Kościół Buków obok przystanku		na drodze powiatowej.
Zaniedbanie inwestycji w zakresie budowy chodników	Tereny wiejskie Wierzbno – Kijów Wierzbno, Jarnołów, Nadziejów, Kijów	BRAK CHODNIKÓW	Wyznaczenie i budowa chodników. Droga powiatowa, wyznaczenie przejścia.
Zamulenie poboczy i rowów	Drogi gminne i powiatowe	BRAK ODWODNIENIA DRÓG	Odtworzenie rowów, zebranie poboczy.
	Kijów – Nysa Wierzbno – Nysa Wierzbno – Kałków	BRAK WYZNACZONYCH SKRAJNI PASÓW JEZDNI	Wyznaczenie pasów na skrajni jezdni.
	Kijów, Wierzbno	NIEKONSERWOWANIE POBOCZY	

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niebezpieczne skrzyżowania	1. Gmina Otmuchów, Wójcice 2. Otmuchów, skrzyżowanie ulicy Krakowskiej z ulicą Warszawską	1. Z uwagi na częste kolizje rekomenduje się zmianę skrzyżowania na skrzyżowanie o ruchu okrężnym. 2. Przebudowa



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		niebezpiecznego skrzyżowania ulic Karkowskiej i Warszawskiej. Propozycja zmiany: skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Z powodu kaplicy znajdującej się u wylotu ulicy Warszawskiej (po lewej stronie) występuje słaba widoczność na ulicę Krakowską.
Brak pasów do lewoskrętu	Otmuchów, skrzyżowanie ulicy Mickiewicza z ulicą Lipową	Wyznaczenie oraz oznakowanie pasa do lewoskrętu z ulicy Mickiewicza w ulicę Lipową (od strony obwodnicy).
Brak oznakowania skrajni jezdni	Odcinki dróg: 1. Kijów – Nysa (około 16 km) 2. Wierzbno – Zwierzyniec 3. Wierzbno – Kałków (około 4 km). INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ NYSA	Oznakowanie skrajni jezdni: wymalowanie pasów skrajnych jezdni.
Zła kondycja techniczna poboczy oraz brak systemu odwadniającego drogę	1. Gmina Otmuchów: Kijów, Wierzbno 2. Gmina Otmuchów	1. Modernizacja poboczy w miejscowościach Kijów oraz Wierzbno: utwardzenie kamieniem, prace konserwacyjne zieleni. 2. Modernizacja poboczy pod względem systemu odwadniającego: odtworzenie rowów odwadniających.

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak przejść dla pieszych	Gmina Otmuchów: <ol style="list-style-type: none">1. Otmuchów ul. Krakowska2. Sarnowice obok przystanku autobusowego3. Łąka obok przystanku autobusowego4. Maciejowice obok kościoła5. Buków obok przystanku autobusowego6. Grądy obok szkoły	Wytyczenie przejść dla pieszych oraz odpowiednie oznakowanie: poziome, pionowe. Przy drogach głównych montaż pulsującego światła żółtego ostrzegawczego.
Brak ciągów pieszych	Gmina Otmuchów: <ol style="list-style-type: none">1. Lasowice2. Piotrowice Nyskie3. Wójcice4. Lubiatów5. Wzdłuż drogi Wierzbno – Kijów6. Wierzbno7. Jarnołów8. Nadziejów9. Kijów	Wytyczenie oraz budowa chodników na terenach wiejskich.
Zły stan nawierzchni dróg	Gmina Otmuchów: <ol style="list-style-type: none">1. Mieszno – Ratnowice (odcinek około 3 km)2. Sarnowice – Ligota Wielka (odcinek około 3 km).3. Lasowice– Lubiatów (odcinek około 4 km).4. Grądy – Malerzowice Małe (odcinek około 3 km)5. Jasienica Górna – Piotrowice Nyskie (odcinek około 2 km)6. Wójcice7. Buków – Kałków (odcinek około 4 km)8. Maciejowice – Ligota	Modernizacja dróg na sumarycznym odcinku około 65 km w sołectwach gminy Otmuchów: wymiana podbudowy, nawierzchni, ponowne oznakowanie pionowe i poziome.



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	(odcinek około 4 km) 9. Kałków – Nysa przez Buków (odcinek około 16 km) 10. Wierzbno – Kałków (odcinek około 4 km) 11. Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów (odcinek około 7 km) 12. Wierzbno – Buków (odcinek około 4 km) 13. Jarnołów – Kijów (odcinek około 3 km) 14. Kijów – Sławniowice – Nadziejów (odcinek około 7 km)	

2.10.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy i przedsiębiorcy uważają, że należy rozwijać infrastrukturę rowerową w mieście. Pozwoli to na wypromowanie miasta oraz zwiększenie jego atrakcyjności (miasto posiada potencjał turystyczny – bliska odległość jezior). W ich opinii ścieżek rowerowych jest zbyt mało. Rekomendują również budowę parkingów dla rowerów. Jako główny problem, który należy rozwiązać, wskazano brak ścieżki rowerowej dookoła Jeziora Otmuchowskiego połączonej ze ścieżką dookoła Jeziora Nyskiego oraz brak na terenie gminy ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami gminy Otmuchów zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Brak porozumienia lokalnych samorządów lub brak środków finansowych. Posiadane środki są niewystarczające	Brak w: Wójcicach, Grądach, Mesznie, Sarnowice – Lubiatów, Lasowice Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno	BRAK ŚCIEŻEK O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	Budowa ścieżek. Połączenie istniejących ścieżek z nowymi ścieżkami rowerowymi planowanymi wzdłuż brzegów jezior.



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Brak jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej	Jarnołów – granica z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Otmuchów Kijów – Nysa Kijów – Jarnołów Kijów – Sławniowice Kijów – Burgrabice		Stworzenie nowych ścieżek. Pozyskiwanie środków unijnych – projekt dotyczący budowy ścieżek. Budowa.
	Otmuchów – Paczków Otmuchów – Kałków Sarnowice – Paczków Nieradowice – Otmuchów Jarnołów – granica z Czechami Wierzbno – Zwierzyniec – Otmuchów Buków – Kałków – Otmuchów Wierzbno – Kałków Wierzbno – Nysa Kijów – Nysa	BRAK TRASY WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG	

**Biuro projektu:**

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
		BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	
	Grądy, Meszno, Lubiatów, Lasowice	BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	
		NIEBIEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	
Ścieżki nie są połączone ze sobą Brak środków finansowych na nowe ścieżki rowerowe	Jezioro Nyskie, Otmuchowskie i Kozielno Śliwice – Kałków – Brak	NIESPÓJNA SIEĆ ŚCIEŻEK/TRAS ROWEROWYCH	Brak połączeń pomiędzy istniejącymi już ścieżkami rowerowymi. Rozbudowa sieci.
Brak ścieżek		BRAK OZNAKOWANIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżki rowerowej o charakterze rekreacyjnym wokół Jeziora Otmuchowskiego	Gmina Otmuchów	Przedłużenie istniejącej ścieżki wokół Jeziora Otmuchowskiego (około 20 km).



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych wzdłuż głównych dróg	<ol style="list-style-type: none">1. Otmuchów – Paczków (około 14 km, DK 46)2. Otmuchów – Kałków (około 9 km)3. Sarnowice – Ligota (około 14 km)4. Nieradowice – Otmuchów (około 3 km)5. Wierzбно – Zwierzyniec – Otmuchów (około 7 km)6. Wierzбно – Kałków (około 5 km)	Budowa ścieżek rowerowych utwardzonych wraz z elementami małej architektury (oświetlenie, ławki, stojaki na rowery) wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych, o sumarycznej długości około 95 km.
Brak ścieżek o charakterze rekreacyjnym	<ol style="list-style-type: none">1. Skomunikowanie ścieżkami rowerowymi Kijowa z Burgrabicami, Sławniowicami oraz Jarnołowem – około 15 km2. Kałków, Buków, Wierzбно, Wierzбно Zwierzyniec – Otmuchów – około 25 km3. Ścieżki łączącej Jezioro Nyskie, Otmuchowskie oraz Paczkowskie – około 40 km	Budowa ścieżek rowerowych utwardzonych wraz z elementami małej architektury (oświetlenie, ławki, stojaki na rowery).
Brak miejsc bezpiecznego pozostawienia rowerów	Gmina Otmuchów: <ol style="list-style-type: none">1. Mieszna2. Lubiatów3. Lasowice	Montaż stojaków na rowery w miejscach często uczęszczanych (okolice przystanków autobusowych).

2.11 Gmina Paczków

2.11.1 Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców z gminy Paczków, komunikacja publiczna na terenie gminy nie działa w sposób satysfakcjonujący. Gmina skomunikowana jest dużą ilością połączeń z Kłodzkiem, jednakże wciąż występuje

**Biuro projektu:**

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

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

mało połączeń z sąsiednimi gminami. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- komunikacja publiczna niedostosowana jest do potrzeb mieszkańców,
- nieczytelne lub nieaktualne rozkłady jazdy,
- zły stan taboru komunikacji publicznej.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami gminy Paczków, zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązane
Korzystanie z alternatywnych środków transportu np. samochodu, niepункtualność, niedostosowana liczba kursów do potrzeb, nierentowność	Kursy powiatowe – publiczne: Paczków – Unikowice – Ujeździec – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Dofinansowanie kursów; obniżenie kosztu biletu; dostosowanie liczby i godzin kursów do potrzeb mieszkańców.
Korzystanie z alternatywnych środków transportu np. samochodu, niepункtualność, niedostosowana liczba kursów do potrzeb, nierentowność Mała liczba pasażerów, nierealizowanie ustawy o transporcie publicznym	Połączenia z miejscowościami w obrębie gminy: Lisie Kąty, Kozielno	BRAK KURSÓW/ POŁĄCZEŃ KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ POMIĘDZY MIEJSCOWOŚCIAMI	Dofinansowanie kursów; obniżenie kosztu biletu; dostosowanie liczby i godzin kursów do potrzeb; wybieranie transportu publicznego jako głównego źródła transportu.
Wandalizm	Wszystkie przystanki w gminie	NIECZYTELNY ROZKŁAD JAZDY LUB JEGO BRAK	Zobowiązanie przewoźników do aktualizacji i uzupełnienia



Biuro projektu:

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

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

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązane
			rozkładów, zrównoważony system transportu zbiorowego.
Konkurencja	Cała gmina, cały powiat	BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Zintegrowany system transportu zbiorowego.
Brak środków finansowych	Przewoźnicy – operatorzy usług przewozowych.	ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU	Dokapitalizowanie spółki samorządowej, modernizacja transportu u przewoźników prywatnych.
Zniszczenie przystanków wynikające z długotrwałej eksploatacji	Gmina Paczków	ZŁY STAN TECHNICZNY PRZYSTANKÓW	Bieżące remonty realizowane w ramach robót publicznych.
	Gmina Paczków	NISKA JAKOŚĆ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dworca autobusowego w Paczkowie	Gmina Paczków (działka 326/2)	Budowa lub remont dworca autobusowego w Paczkowie, który będzie służył jako główne centrum przesiadkowe na terenie Gminy Paczków. Budowa peronów, wiat przystankowych, zamieszczenie informacji pasażerskiej oraz dynamicznej informacji pasażerskiej.



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		Ujednolicenie tablic z rozkładami jazdy.

2.11.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowych odgrywa dużą rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców. Ocena sieci drogowej przez mieszkańców jest dostateczna. Jako główne problemy komunikacji drogowej wskazano: zły stan infrastruktury liniowej na terenie gminy, brak wydzielonych pasów do skrętów w lewo oraz niebezpieczne skrzyżowania znajdujące się w sieci drogowej gminy. Problemem jest również brak przejść dla pieszych (zwłaszcza na terenach wiejskich) oraz brak ciągów pieszych. Mieszkańcy gminy Paczków oceniają infrastrukturę parkingów jako dobrą, jednakże wskazują, że na terenie miasta należy zwiększyć ilość dostępnych miejsc parkingowych.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami gminy Paczków zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej i parkingów:

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązane
Ograniczone środki finansowe, remonty cząstkowe, zwiększone natężenie ruchu, tonaż	ul. Mickiewicza ul. Górnicza Kamienica – Gościce ul. 3 Maja 85% dróg gminnych Wilamowa, Ujeździec, Dziewiętlice	ZŁY STAN DRÓG	Realizacja zadań w ramach środków pomocowych.
Brak oznakowania, ograniczony teren	Skrzyżowania dróg powiatowych i krajowych	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTU W LEWO	Projekt, pozyskanie środków finansowych, realizacja.
	Skrzyżowania dróg	NIEBIEZPIECZNE	Ograniczenie prędkości,



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązane
	powiatowych i krajowych	SKRZYŻOWANIA	oznakowanie, ronda, wysepki.
	Drogi gminne (w tym drogi wiejskie)	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Zabezpieczenie środków finansowych.
Mała liczba miejsc, postojowych, długi, niczym nieograniczony czas postoju	Ścisłe centrum miasta	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH	Zmiany w planie zagospodarowania przestrzennego, wyznaczenie wolnych miejsc, zmiana organizacji ruchu.
Chodniki znajdujące się w złym stanie technicznym, ograniczenia terenowe	Przy drogach powiatowych na obszarach wiejskich oraz drogach wojewódzkich przy wylotach z miasta.	BRAK CHODNIKÓW	Realizacja przy współpracy z powiatem przy wykorzystaniu wolnych środków w budżecie.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak lub zły stan ciągów pieszych na terenie gminy Paczków	<ul style="list-style-type: none">– Paczków, ul. Daszyńskiego: remont chodnika, miejscowe poszerzenie (na odcinku około 500 m)– Paczków, ul. Młyńska: remont ciągu pieszego i krawężników (nierówna	Remont ciągów pieszych z uwzględnieniem wymiany podbudowy, nawierzchni i remontu krawężników lub budowa i montaż elementów małej architektury wraz z oświetleniem (w szczególności w miejscowości Wilamowa



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	nawierzchnia) – Paczków, ul. Kościuszki: remont chodników, uzupełnienie brakujących części na całej długości ulicy Kościuszki, remont krawężników – Kozielno: budowa ciągów pieszych na terenie miejscowości – Kamienica: budowa ciągów pieszych na terenie miejscowości – Wilamowa: budowa ciągów pieszych do przystanków na DK nr 46, budowa ciągów pieszych na terenie miejscowości	przy DK nr 46).
Wytyczenie i oznakowanie przejść dla pieszych	Paczków: • ul. Daszyńskiego • Rynek Kamienica: • okolice szkoły Wilamowa: • okolice przystanku na DK nr 46 w kierunku Starego Paczkowa Tereny sołectw w okolicach szkół	Wytyczenie oraz oznakowanie poziome i pionowe przejść dla pieszych, w szczególności w mniejszych miejscowościach, a także w okolicach szkół, przedszkoli i innych miejsc ze wzmożonym ruchem pieszych.
Niebezpieczne skrzyżowania oraz brak pasów do lewoskrętów	Paczków: • ul. Sienkiewicza, Jagiellońska, Kopernika • ul. Zawadzkiego, Armii Krajowej, Mickiewicza (okolice cmentarza)	Zmiana organizacji ruchu lub przebudowa skrzyżowań zakwalifikowanych jako niebezpieczne. Przegląd zastosowanego oznakowania i jego inwentaryzacja. Montaż



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">ul. Młyńska Wojewódzka, Armii Krajowejul. Kołłątaja, Staszica Skrzyżowania z DK nr 46 na terenie gminy Paczków. Wydzielenie pasów do lewoskrętów na skrzyżowaniach z DK nr 46.	luster, zmiana barier przydrożnych na ażurowe wzdłuż DK nr 46. Wyznaczenie i oznakowanie pasów do lewoskrętów na skrzyżowaniach z DK nr 46.
Degradacja nawierzchni dróg	Paczków: <ul style="list-style-type: none">ul. Mickiewicza (około 500 m)ul. Górnicza (około 800 m)ul. 3 Maja (około 300 m)ul. Górskąul. Chrobregoul. KościuszkiRynek i okolice (około 1000 m)ul. Kolejowa (około 700 m) Kamienica – Gościce (około 5 km) Wilamowa Ujeździec Dziewiętlice Kamienica Paczków – Lisie Kąty (około 6 km: droga powiatowa 3 km i gminna 3 km) Wilamowa – Trzeboszowice (około 2 km)	Remont nawierzchni dróg gminnych i powiatowych, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniem, renowacja zieleni wzdłuż dróg. INWESTYCJA REALIZOWANA PRZY UDZIALE POWIATU NYSKIEGO (drogi powiatowe).



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Kozielno Budowa dróg dojazdowych do osiedli mieszkaniowych	
Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych na terenie miasta	Paczków: • ul. Staszica • okolice murów miejskich	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w okolicach murów miejskich (ulice Sikorskiego i Słowackiego).

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Degradacja nawierzchni dróg	Kamienica – Gościce (około 5 km) Wilamowa Ujeździec Dziewiętlice Kamienica Paczków – Lisie Kąty (około 6 km: droga powiatowa) Wilamowa – Trzeboszowice (około 2 km) Kozielno	Remont nawierzchni dróg gminnych i powiatowych, przebudowa odcinków, modernizacja poboczy: rowów odwadniających, wysypanie poboczy tłuczniem, renowacja zieleni wzdłuż dróg. INWESTYCJA REALIZOWANA PRZY UDZIALE POWIATU NYSKIEGO (drogi powiatowe)

2.11.3 Infrastruktura rowerowa

Infrastruktura rowerowa oceniana jest przez mieszkańców i przedsiębiorców jako satysfakcjonująca. Przez teren gminy przebiega sześć wyznaczonych tras turystycznych (jedna trasa wewnętrzna oraz pięć tras łączących obszar Paczkowa z innymi gminami i miejscowościami w Czechach). Jako problemy, które należy

rozwiązać, wskazano: brak wytyczonych ścieżek rowerowych wzdłuż tras o znacznym natężeniu ruchu pojazdów oraz złe oznakowanie ścieżek. Problemem jest również niedostosowanie taboru komunikacji publicznej do przewozu rowerów.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Paczków zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Przyczyny problemu	Lokalizacja problemu	Problem	Rozwiązanie
Ograniczone środki finansowe, inne priorytety, alternatywne ciągi komunikacyjne	Cała gmina Paczków. Paczków – Kozielno – Topola – Doboszowice	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	Wytyczenie nowych tras, realizacja przy wykorzystaniu pozyskiwanych środków.
	Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice	BRAK TRASY WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG – istnieją trasy wzdłuż dróg powiatowych: „Szlak Czarownic”	
Brak pasażerskich przewozów kolejowych, środki transportu niedostosowane do przewozu rowerów	Teren gminy Paczków	BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	Sugestie dla przewoźników, dotyczące dostosowania taboru.
		BRAK (LUB OGRANICZONA ILOŚĆ) MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	

**Biuro projektu:**

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

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

	Wzdłuż głównych tras w gminie	NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	
		NIESPÓJNA SIEĆ ŚCIEŻEK/ TRAS ROWEROWYCH	
Brak środków finansowych, wandalizm	Gmina Paczków	BRAK OZNAKOWANIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Tabor komunikacji publicznej niedostosowany do przewozu rowerów oraz brak miejsc, w których możliwe jest bezpieczne pozostawienie roweru	Gmina Paczków	Przystosowanie taboru komunikacji publicznej do przewozu rowerów: montaż uchwyty na rowery, wydzielenie miejsca w pojazdach. Wydzielenie na terenie gminy Paczków miejsc (Paczków: okolice Rynku, szkół, przedszkoli, sołectwa: okolice przystanków autobusowych, szkół, miejsca uczęszczane przez turystów), w których będzie można bezpiecznie pozostawić rower (stojaki).

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów	– Paczków – Kozielno –	Paczków – Dziewiętlice –

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
rowerowych oraz niespójne oznakowanie istniejących ścieżek	Topola – Doboszewice (Topola i Doboszewice zlokalizowane są w województwie dolnośląskim) – Paczków – Dziewiętlice – Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice	Trzeboszowice – Ścibórz – Sarnowice: – Budowa ścieżki o długości około 25 km na terenie gmin Paczków i Otmuchów wzdłuż głównych dróg powiatowych. Paczków – Kozielnio – Topola – Doboszewice: – Budowa ścieżki rowerowej przy udziale gminy Kamieniec Ząbkowicki (woj. dolnośląskie). – Ujednoczenie oznakowania istniejących ścieżek rowerowych na terenie gminy Paczków.

2.12 Gmina Skoroszyce

2.12.1 Komunikacja publiczna

W opinii mieszkańców i przedsiębiorców gminy Skoroszyce, komunikacja publiczna na jej terenie działa w sposób satysfakcjonujący, występują połączenia ze Skoroszyc do Nysy, Grodkowa, Wrocławia i Głubczyc. Podczas wywiadów zostały zdefiniowane następujące problemy: niewystarczająca ilość połączeń z większymi ośrodkami miejskimi, brak bezpośredniego połączenia z Opolem oraz zły stan przystanków autobusowych i peronów kolejowych (osobowych) na terenie gminy.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak połączeń	<ol style="list-style-type: none">1. Skoroszyce – Opole przez Sidzinę2. Skoroszyce – Sidzina przez Giełczyce	<ol style="list-style-type: none">1. Zorganizowanie bezpośredniego połączenia autobusowego (przez Sidzinę, dalej drogą krajową nr 46) lub kolejowego ze Skoroszyca do Opola. Obecnie istnieją połączenia autobusowe i kolejowe, które wymagają przesiadek w Nysie lub Brzegu (podróż z przesiadką zajmuje około 2 godziny).2. Zorganizowanie bezpośredniego połączenia autobusowego ze Skoroszyca do Sidziny przez Giełczyce. Obecnie istnieje jeden kurs ze Skoroszyca do Sidziny – o godzinie 14:30 (odbywa się tylko w dni nauki szkolnej), wykonywany jest przez PKS w Brzegu sp. z o.o. Zwiększenie liczby kursów.
Zły stan przystanków osobowych kolejowych oraz autobusowych	Gmina Skoroszyce	<ol style="list-style-type: none">1. Modernizacja przystanków osobowych kolejowych w miejscowościach Skoroszyce, Chróścina i Stary Grodków. Budowa wiat lub poczekalni oraz elementów małej architektury. Poprawa nawierzchni peronów. <ul style="list-style-type: none">– Skoroszyce: remont istniejącej poczekalni.– Chróścina – postawienie nowej wiaty, pełniąc jednocześnie funkcję poczekalni, lub remont istniejącego budynku - poczekalni– Stary Grodków – remont istniejącej poczekalni lub

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>postawienie nowej wiaty/ poczekalni.</p> <p>2. Modernizacja przystanków autobusowych na terenie gminy Skoroszyce: renowacja wiat i elementów małej architektury.</p> <ul style="list-style-type: none">– Sidzina: usytuowanie 3 nowych wiat przystankowych.– Gielczyce: remont istniejącego przystanku.– Skoroszyce: remont istniejącego przystanku.– Czarnolas: remont istniejącego przystanku.– Stary Grodków: rozgruzowanie nieczynnego przystanku, oświetlenie peronu autobusowego.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, przedstawili następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak połączeń	Nysa – Opole przez Makowice	Zorganizowanie bezpośredniego połączenia autobusowego z Nysy do Opola przez Makowice (zmiana trasy kursów z Nysy do Opola). Obecnie istnieją kursy z przesiadką w Nysie (podróż trwa około 2 godzin). Obecnie kursy Nysa – Opole obsługuje

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		m.in. PKS S.A. Opole.

2.12.2 Komunikacja drogowa i parkingi

Stan sieci drogowej gminy Skoroszyce zdaniem mieszkańców i przedsiębiorców jest dostateczny. Drogi powiatowe przebiegające przez gminę są w złym stanie technicznym. Podczas wywiadów zdefiniowane zostały następujące problemy: brak ciągów pieszych na terenie niektórych sołectw gminy Skoroszyce, niebezpieczne skrzyżowanie w Sidzinie z DK nr 46 oraz zły stan nawierzchni infrastruktury liniowej na terenie gminy oraz powiatu. Drogi gminne często o nieutwardzonej nawierzchni.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan lub brak dróg publicznych	a) Skoroszyce: – pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki na osiedlu domów wielorodzinnych i jednorodzinnych: ul. Poziomkowa, ul. Słoneczna, ul. Ogrodowa. Drogi dojazdowe do DW 401. – ul. Łąkowa – droga dojazdowa do DW 401 oraz DP 1542 – ul. Zbożowa – droga dojazdowa do DP nr 1543 – ul. Polna droga nr 104419. – ul. Parkowa b) Gmina Skoroszyce: Chróstcina – pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Kasztanowa	Przebudowa lub budowa dróg publicznych zlokalizowanych w gminie Skoroszyce.

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">- budowa drogi o nawierzchni asfaltowej do osiedla Zacisze położonego wzdłuż drogi woj. nr 401- budowa dróg w zabudowie jednorodzinnej ul. Cicha ul. Róż, ul. Parkowa, ul. Topolowa- przebudowa dróg wewnętrznych na osiedlu Tumbewa <p>Sidzina</p> <ul style="list-style-type: none">- pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki ul. Partyzantów nr 104443- pieszo-jezdna o nawierzchni z kostki osiedle Słoneczne nr 104444- ul. Polna droga nr 104445- ul. Powstańców droga nr 104446- ul. Ogrodowa droga nr 104447- ul. Sportowa droga nr 104414- ul. Radziechowska- plac Elsnera <p>c) Gmina Skoroszyce:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stary Grodków: przebudowa drogi dojazdowej do DW 401- Pniewie: przebudowa drogi dojazdowej do DW 401- Czarnolas: przebudowa	

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<p>drogi dojazdowej prowadzącej do przystanku przy DP nr 1543</p> <ul style="list-style-type: none">- Brzeziny: przebudowa drogi równoległej do DP i prowadzącej do DP nr 1540- Brzeziny: przebudowa drogi wewnętrznej na działce nr 184 i 497- Gielczyce: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP 1537 O, naprawa dróg po przeprowadzeniu montażu sieci kanalizacji sanitarnej- Mroczkowa: przebudowa dróg wewnętrznych prowadzących do DP nr 1542- Makowice - przebudowa dróg: drogi w zabudowie jednorodzinnej oraz na terenie przeznaczonym pod budownictwo jednorodzinne, zaplanowana z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego oraz modernizacji oświetlenia- remont nawierzchni DP 1553 O Stary Grodków Żarów (brak nawierzchni utwardzonej)	
Brak ciągów pieszych	<p>Gmina Skoroszyce:</p> <ul style="list-style-type: none">- Mroczkowa- Makowice- Brzeziny- Czarnolas	Budowa ciągów pieszych na terenie gminy Skoroszyce.



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	<ul style="list-style-type: none">– Sidzina ul. Radziechowska– Stary Grodków – droga polna w stronę Kopic	
Niebezpieczne skrzyżowanie: Sidzina ul. Radziechowska z DK 46	Gmina Skoroszyce: Sidzina	Montaż lustra dla osób wyjeżdżających z ulicy Radziechowskiej – słaba widoczność jest tu przyczyną wypadków i kolizji.
Brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych	Skoroszyce: okolice Urzędu Gminy (ul. Powstańców Śląskich) <ul style="list-style-type: none">– okolice cmentarza– Chróścina – przy cmentarzu i przy szkole– Sidzina – przed domem kultury, w pobliżu kościoła, szkoły, cmentarza i przedszkola– Makowice – w pobliżu kościoła– Brzeziny – wzdłuż drogi prowadzącej na cmentarz– Czarnolas – przed boiskiem sportowym, w pobliżu kościoła	Budowa miejsc parkingowych w wyznaczonych punktach na terenie gminy Skoroszyce.

2.12.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy wskazują, że na terenie gminy Skoroszyce należy rozwijać infrastrukturę rowerową. Jako problemy, które należy rozwiązać wskazano: brak ciągów rowerowych wzdłuż dróg powiatowych oraz brak ciągów o charakterze rekreacyjnym łączących poszczególne sołectwa gminy.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
<p style="text-align: center;">Brak ciągów rowerowych oraz tras rowerowych o charakterze rekreacyjnym</p>	<p>Gmina Skoroszyce:</p> <ul style="list-style-type: none">- Skoroszyce Park (PGR)- Mroczkowa (kościółek)- Skoroszyce – Chróścina: trasa obok cmentarza, Park Chróścina, trasa rowerowa do kościółka w Sidzinie (w stronę Malerzowic i Niemodlina).	<ol style="list-style-type: none">1. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 401 na trasie z Grodkowa do Nysy – obszar gminy Skoroszyce, ścieżka o długości około 14 km.2. Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż trasy Skoroszyce – Sidzina (DP Skoroszyce – Piątkowice) oraz Skoroszyce – Brzeziny (DP Skoroszyce – Kopice), ścieżka o łącznej długości 9 km (wspólny odcinek około 1 km).3. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż trasy Skoroszyce – Czarnolas (droga powiatowa Skoroszyce – Jaszów), ścieżka o łącznej długości 6 km.4. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż trasy Chróścina – Mroczkowa przez Łanów (część DP Skoroszyce – Jaszów), ścieżka o łącznej długości 9 km.5. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż trasy Maków – Sidzina (część DP Skoroszyce – Piątkowice), ścieżka o łącznej długości 6 km.6. Budowa ścieżek rowerowych o charakterze rekreacyjnym: ścieżki z nawierzchnią utwardzoną, montaż oświetlenia i elementów



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Mała ilość terenów o charakterze rekreacyjnym. Propozycja: zaadaptowania byłego lotniska wojskowego w Starym Grodkowie na tereny o charakterze rekreacyjnym	Gmina Skoroszyce: Stary Grodków	małej architektury, odpowiednie oznakowanie. Zaadaptowanie terenów byłego lotniska wojskowego w Starym Grodkowie na tereny o charakterze rekreacyjno-sportowym: budowa ścieżek rowerowych wraz z elementami małej architektury, przygotowanie miejsc do grillowania, wykorzystanie stawu.

2.13 Powiat głubczycki

2.13.1 Komunikacja publiczna

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy, w wywiadzie grupowym zogniskowanym oraz indywidualnym pogłębionym (IDI) wskazali, że komunikacja publiczna na terenie powiatu głubczyckiego funkcjonuje na dobrym poziomie. Miasto Głubczyce skomunikowane jest zarówno z sołectwami należącymi do gminy, jak i większymi ośrodkami miejskimi np. Opolem czy Wrocławiem. Komunikacja publiczna na terenie gmin Branice oraz Kietrz została oceniona na poziomie satysfakcjonującym. Występuje tu duża ilość połączeń. Na terenie powiatu usługi świadczą również prywatni przewoźnicy. Projektem wskazywanym jako kluczowy przez mieszkańców i przedsiębiorców, jest przebudowa istniejącego dworca autobusowego w Głubczycach (modernizacja stanowisk i wiat, utworzenie systemu informacji pasażerskiej i poczekalni a także pomieszczeń sanitarnych). Ważne jest również wyposażenie gminy w system dynamicznej informacji pasażerskiej. Mieszkańcy zaproponowali także rozwiązania takich problemów jak brak wiat przystankowych w gminach na terenie powiatu, niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców oraz zły stan taboru.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali rozwiązania następujących problemów:

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan taboru PKS Głubczyce, propozycja zamiany autobusów na busy	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	Wymiana taboru obsługującego kursy na terenie powiatu głubczyckiego. Zamiana autobusów na busy na trasach, gdzie liczba przewożonych osób jest stosunkowo niska.
Propozycja przebudowy dworca PKS w Głubczycach oraz budowa parkingu	Głubczyce	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego na centrum przesiadkowe zlokalizowane przy ulicy Dworcowej. W ramach inwestycji powinny zostać wykonane następujące prace: wybudowanie nowych stanowisk lub remont stanowisk już istniejących, wykonanie zadania nad stanowiskami, budowa poczekalni dla podróżnych oraz miejsc sanitarnych, wydzielenie stacjonarnego miejsca informowania podróżnych oraz zamontowanie tablic informacji pasażerskiej, budowa miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów oraz rowerów oraz budowa elementów małej architektury.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, w ramach zadań strategicznych wskazali następujące problemy:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan taboru PKS Głubczyce, konieczność zamiany autobusów na busy	Kursy realizowane na terenie powiatu głubczyckiego	Wymiana taboru obsługującego kursy na terenie powiatu głubczyckiego. Zamiana autobusów na busy, na trasach gdzie liczba przewożonych osób jest stosunkowo niska.
Brak kursów transgranicznych	Powiat głubczycki, Czechy	1. Stworzenie kursu relacji Głubczyce – Bogdanowice – Włodzienin – Dzbańce – Dzbańce Osiedle – Wódka – Uciechowice – Wiechowice – Opava 2. Stworzenie kursu relacji Głubczyce – Zopowy Osiedle – Mokre Kolonia – Pietrowice – Karniów (Czechy)

2.13.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowej odgrywa dużą rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców. Zarówno mieszkańcy jak i przedsiębiorcy oceniają sieć drogową powiatu głubczyckiego jako dostateczną. Wskazują, że droga krajowa przebiegająca przez miasto jest w dobrym stanie, jednakże drogi powiatowe i wojewódzkie wymagają napraw i modernizacji. Jako pozytywny aspekt sieci drogowej, mieszkańcy wskazują obwodnicę miejscowości Głubczyce, która znacząco obniżyła natężenie ruchu w centrum miasta. W kwestii Inteligentnych Systemów Transportowych, mieszkańcy wskazują na proste rozwiązania: VIM – system ważenia pojazdów w ruchu oraz dodatkową sygnalizację świetlną. Podczas wywiadów zostały zdefiniowane następujące problemy: zły stan nawierzchni dróg gminnych oraz powiatowych na terenie gminy, a także brak sygnalizacji świetlnej na niebezpiecznych skrzyżowaniach.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, jak również przedstawiciele powiatu, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii



Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali rozwiązania następujących problemów:

Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan nawierzchni dróg (remont z wykonaniem podbudowy)	<ol style="list-style-type: none">1. Droga wojewódzka 416 Klisino – Kietrz (37 km). Przebieg drogi: Klisino – Kietlice – Głubczyce Sady – Głubczyce – Bernacice – Sucha Psina – Nowa Cerekwia – Kozłówki – Kietrz2. Droga powiatowa: Pietrowice Głubczyckie – Chomiąża - Opawica - Republika Czeska (około 12 km)3. Droga powiatowa: Głubczyce – Bernacice – Babice – Sułków – Baborów – woj. śląskie (około 22 km)4. Biernatów – Kietlice – remont drogi prowadzącej do drogi wojewódzkiej5. Ciąg ulic Głubczyce: ul. Sobieskiego – Jana Pawła II – Plebiscytowa – Moniuszki – Raciborska	<p>Remont nawierzchni drogi wraz z wykonaniem podbudowy.</p> <p>Ad.5. Przebudowa ciągu ulic: Sobieskiego – Jana Pawła II – Plebiscytowa – Moniuszki – Raciborska (o łącznej długości około 4 km). Remont wykonany wraz z przebudową parkingów przy ulicy Sobieskiego oraz Moniuszki. Wykonanie zatok przy ul. Sobieskiego i Jana Pawła II. Wykonanie przystanków przy ul. Raciborskiej. Przebudowa skrzyżowania z ulicą Grunwaldzką.</p>
Zbyt duże natężenie ruchu tranzytowego w centrum Kietrza	Kietrz	Budowa obwodnicy Kietrza, od okolic ulicy Zielonej, do punktu buraczanego.
Brak dostatecznej ilości miejsc parkingowych	Szpital powiatowy w Głubczycach	Budowa parkingów w kluczowym miejscu w powiecie głubczyckim wraz z wydzieleniem nowych miejsc parkingowych.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, w ramach zadań strategicznych zgłosili następujące problemy:



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan nawierzchni dróg	Droga powiatowa : Głubczyce – Włodzienin – Dzbańce – Dzbańce Osiedle – Wódka – Uciechowice – Wiechowice – Republika Czeska (27,5 km).	Przejście graniczne dla pojazdów wielkotonowych (wymagana zgoda Czech).

2.13.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy i przedsiębiorcy uważają, że należy rozwijać infrastrukturę rowerową na terenie powiatu, pozwoli to na promowanie powiatu oraz zwiększenie jego atrakcyjności. Wyznaczone są tu trasy rowerowe łączące powiat z Czechami oraz Głubczyce z sołectwami gminy. Mieszkańcy uważają, że należy zbudować ścieżki rowerowe wzdłuż wyznaczonych dotychczas tras, rekomendowana jest również budowa parkingów dla rowerów. Jako problemy, które należy rozwiązać wskazano: brak ścieżek rowerowych z Głubczyc do sołectw gminy, brak ścieżek rowerowych łączących powiat głubczycki z Czechami oraz niedostosowanie taboru komunikacji publicznej do przewozu rowerów.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele powiatu, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali rozwiązanie oraz wskazali lokalizację problemu dotyczącego infrastruktury rowerowej:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ścieżek rowerowych do Czech i ich połączenia z trasami czeskimi	Gminy Głubczyce – Branice – Kietrz – Baborów – Czechy (32 km) Opawica (Czechy) – Dobieszów – Równe – Gołuszowice – Głubczyce (20 km)	Wytyczenie i budowa ścieżki rowerowej pomiędzy gminami Głubczyce, Kietrz, Branice, Baborów, aż do Czech. Proponowany przebieg ścieżki to Głubczyce – Sucha Psina (gmina



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		<p>Branice) – Nowa Cerekiew (gmina Kietrz) – Baborów – Bliszczycze – granica z Czechami. Ścieżka o łącznej długości 32 km.</p> <p>Remont i budowa ścieżki rowerowej z Opawicy przez Dobieszów, Równe i Gołuszowice do Głubczyc. Częściowo ścieżka przebiegać będzie przez las. Trasa o łącznej długości około 19,5 km.</p> <p>Popularyzowanie rowerów oraz uruchomienie i prezentowanie informacji dotyczących atrakcji turystycznych.</p> <p>Rozmieszczenie przy ścieżkach elementów małej architektury i odpowiedniego oznakowania.</p>

2.14 Gmina Branice

2.14.1 Komunikacja publiczna

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy, w wywiadzie grupowym zogniskowanym oraz indywidualnym pogłębionym wskazali, że źle oceniają funkcjonowanie komunikacji publicznej na terenie gminy Branice. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- Zbyt mała ilość kursów komunikacji publicznej, w szczególności w godzinach wieczornych (po godzinie 18:00) oraz w dni wolne od pracy.
- Zbyt wysokie ceny biletów, brak zniżek handlowych oraz zły stan taboru, co przekłada się na nieodpowiedni stosunek cen biletów do jakości oferowanych usług.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Branice zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:



Biuro projektu:

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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIA
ZBYT WYSOKIE CENY BILETÓW, MAŁA ILOŚĆ PASAŻERÓW, PRZYCZYNY FINANSOWE, NIEDOFINANSOWANIE TABORU – PKS	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA MIEJSKA	OBNIŻENIE CEN, A W PRZYPADKU BRAKU TAKIEJ MOŻLIWOŚCI, ZE WZGLĘDÓW FINANSOWYCH – ZWIĘKSZENIE FINANSOWANIA PRZEZ
NIEWŁAŚCIWIE DOPASOWANE GODZINOWE ROZKŁADY JAZDY, NIEKONTROLOWANE KURSY, MAŁA CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA AUTOBUSÓW, GODZINY KURSOWANIA NIEDOSTOSOWANE DO POTRZEB UCZNIÓW I OSÓB AKTYWNYCH ZAWODOWO	BRAK POŁĄCZENIA KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ	OPRACOWANIE NOWYCH ROZKŁADÓW – PODNIESIENIE RENTOWNOŚCI
BRAK WSPÓŁPRACY POMIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI, ROZKŁADY USZKODZONE I NIECZYTELNE (ZE WZGLĘDY NA SWÓJ WIEK), NISZCZENIE TABLICZEK Z ROZKŁADAMI JAZDY	NIECZYTELNE ROZKŁADY JAZDY LUB ICH BRAK	WSPÓŁPRACA PRZEWOŹNIKÓW, ODNOWIENIE, WYKONANIE ROZKŁADÓW JAZDY Z LEPSZYCH I BARDZIEJ TRWAŁYCH MATERIAŁÓW
NIEOPŁACALNOŚĆ WIĘKSZOŚCI KURSÓW (MAŁA LICZBA ZAINTERESOWANYCH, WIĘKSZOŚĆ MIESZKAŃCÓW PRZEMIESZCZA SIĘ SAMOCHODAMI)	BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	



Biuro projektu:

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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIA
BRAK ŚRODKÓW FINANSOWYCH NA ZAKUP NOWYCH, BRAK NOWOCZESNEGO TABORU I PRZEGLĄDU MIEJSC PRZYSTANKOWYCH, PRZESTARZAŁOŚĆ TABORU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU I PRZYSTANKÓW	ZAKUP NOWYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU – ROLA POWIATU (PKS), DBAŁOŚĆ WŁADZ GMINY O JAKOŚĆ, REMONTY, DOFINANSOWANIE ZE STRONY URZĘDU
OSZCZĘDNOŚCI I BRAK WYKWALIFIKOWANEJ KADRY, ZDOLNEJ DO NAPRAWY POJAZDÓW	ZŁA JAKOŚĆ SPRZĘTU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	PRZESZKOLENIE KADRY, WZGLĘDY EKONOMICZNE RACZEJ NIE UMOŻLIWIĄJĄ ROZWOJU KOMUNIKACJI W TYM ZAKRESIE

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, zaproponowali rozwiązania problemów oraz wskazali ich lokalizację:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan taboru komunikacji publicznej	Gmina Branice: modernizacja taboru komunikacji publicznej realizującego kursy na terenie gminy	Zakup nowych środków transportu o mniejszej pojemności.
Niedostateczna liczba kursów komunikacji publicznej	Gmina Branice: zwiększenie liczby połączeń z Branice do sołectw gminy	Wprowadzenie większej ilości kursów pomiędzy sołectwami gminy w bardziej dogodnych dla mieszkańców godzinach (więcej kursów porannych i popołudniowo-wieczornych).
Zły stan zatoczek autobusowych oraz wiat	1. Zajeżdźnia autobusowa w centrum Branice	1. Wykonanie remontu budynku przystanku

Strona 116 z 186



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
przystankowych	<p>2. Zajezdnia przystankowa w Lewicach</p> <p>3. Brak wiat przystankowych: Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc, trasa z Uciechowic do Wiechowic przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz)</p> <p>4. Brak zatoczki autobusowej: Włodzienin Kolonia</p>	<p>autobusowego przy zajezdni autobusowej oraz wykonanie chodników i remont nawierzchni w zajezdni autobusowej w centrum Branic.</p> <p>2. Remont nawierzchni asfaltowej w zajezdni przystankowej w Lewicach.</p> <p>3. Montaż nowej wiaty przystankowej na trasie z Uciechowic do Wiechowic (przy skrzyżowaniu do miejscowości Pilszcz) oraz w miejscowościach Wiechowice, Niekazanice – Kałduny, Jędrychowice – skrzyżowanie, Włodzienin (na trasie wylotowej do Głubczyc).</p> <p>4. Wykonanie zatoczki przy przystanku autobusowym w miejscowości Włodzienin – Kolonia – ok. 60 m²</p>

2.14.2 Komunikacja drogowa i parkingi

Sieć drogowa gminy, w opinii mieszkańców i przedsiębiorców, jest w stanie satysfakcjonującym, jednakże istnieją odcinki, które wymagają remontu. Zarówno mieszkańcy, jak i przedsiębiorcy nie rekomendują rozwiązań ITS na terenie gminy. Najpilniejszymi inwestycjami wydają im się modernizacje nawierzchni dróg. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- Zły stan nawierzchni dróg gminnych oraz powiatowych na terenie sołectw gminy.
- Złe oznakowanie niebezpiecznych skrzyżowań.
- Zbyt mała ilość przejść dla pieszych na terenie miejscowości Branic.



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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
DROGA POWIATOWA GŁUBCZYCE-WIECHOWICE (OPAVA) – NISZCZONA PRZEZ PRZEJAZD CIĘŻKIEGO SPRZĘTU ROLNICZEGO I TIRY BRAK MODERNIZACJI DRÓG POWIATOWYCH I GMINNYCH, BRAK REMONTÓW, CIĘŻKI SPRZĘT, WYKONANIE DRÓG Z NIETRWAŁYCH MATERIAŁÓW	ZŁY STAN DRÓG	BUDOWA DRÓG TRANSPORTU ROLNEGO, MODERNIZACJA DRÓG (ZMIANA PARAMTERÓW DROGI), CZĘSTSZE KONTROLE ITD., RADA I URZĄD GMINY POWINNY CZYNIĆ WIĘKSZE STARANIA O ZWIĘKSZENIE ŚRODKÓW POZABUDŻETOWYCH, GENERALNY REMONT DRÓG WRAZ Z PASEM DROGOWYM
NIEWŁAŚCIWE OZNAKOWANIE SKRZYŻOWAŃ DROGI RELACJI ZUBRZYCE – WŁODZIENIN KOLONIA Z DROGĄ 1020, ZŁE WPROFILOWANIE DRÓG KRZYŻUJĄCYCH SIĘ NP. NA TRASIE PILSZCZ – UCIECHOWICE, A W LEWICACH: BRANICE – GŁUBCZYCE	NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	USTAWIENIE DODATKOWEGO OZNAKOWANIA POZIOMEGO I PIONOWEGO, BUDOWA RONDA, WYTYCZENIE LINII ROZDZIELAJĄCYCH PASY RUCHU
BRAK WOLNYCH PRZESTRZENI, ZBYT WĄSKIE DROGI	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTU W LEWO	OZNAKOWANIE DRÓG ZNAKAMI POZIOMYMI



Biuro projektu:

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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
	<p>BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH: 1. OKOLICE BANKU SPÓŁDZIELCZEGO, 2. DYSKONTU SPOŻYWCZEGO BIEDRONKA 3. SZPITALA</p>	<p>Ad. 1) DOKOŃCZENIE REALIZACJI ZADANIA, Ad. 2) WYTYCZENIE Z TYŁU OBIEKTU + BUDOWA Ad. 3) WYTYCZENIE + BUDOWA, BRAK PARKINGU PRZY UL. ŻYMIERSKIEGO I SŁOWACKIEGO</p>
<p>Lokalizacja: PRZY ULICACH OGRODOWA I SZPITALNA</p>	<p>BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH</p>	<p>POPRAWIĆ OZNAKOWANIE ISTNIEJĄCYCH PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH</p>

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy Branice, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, zlokalizowali i wskazali następujące problemy wraz z propozycją ich rozwiązania:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
<p>Zły stan nawierzchni dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich</p>	<p>Gmina Branice:</p> <ul style="list-style-type: none">- droga Głubczyce – Wiechowice (Opava),- DW 419 na terenie gminy Branice- renowacja mostów granicznych	<ul style="list-style-type: none">- Remont nawierzchni drogi na odcinku około 16 km, od sołectwa Włodzienin do Wiechowic przez Dzbańce, Dzbańce-Osiedle, Wódkę, Gródczany, Turków oraz Uciechowice.- Remont DW nr 419 na terenie gminy Branice wraz z wytyczeniem parkingów wzdłuż drogi- inwestycja planowana na 2017 rok.



Biuro projektu:

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

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

		<ul style="list-style-type: none">– Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.
Niebezpieczne skrzyżowania na drogach gminy Branice	Gmina Branice: <ul style="list-style-type: none">– droga Zubrzyce – Włodzienin Kolonia– Uciechowice – Pilszcz– Lewice – trasa Branice – Głubczyce	<ul style="list-style-type: none">– Ustawienie znaków poziomych i pionowych na skrzyżowaniach, na drodze pomiędzy sołectwami Zubrzyce i Włodzienin Kolonia.– Odpowiednie wyprofilowanie drogi relacji Uciechowice – Pilszcz na odcinku około 3,5 km, pomiędzy sołectwami Uciechowice a Pilszcz.– Wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego na skrzyżowaniu w Lewicach (trasa Branice – Głubczyce).
Mała ilość przejść dla pieszych	Gmina Branice: ul. Szpitalna (konieczne co najmniej 1 dodatkowe przejście), ul. Ogrodowa (konieczne co najmniej 2 dodatkowe przejścia)	Wytyczne miejsc dla przejść dla pieszych oraz ich wymalowanie i odpowiednie oznakowanie – przy ulicach Szpitalnej i Ogrodowej (dotychczas ilość przejść dla pieszych na tych ulicach jest dość niewielka).
Brak miejsc parkingowych wraz oraz adekwatnego oznakowania	Gmina Branice: okolice Banku Spółdzielczego, Biedronki oraz szpitala	Utworzenie nowych miejsc parkingowych w sołectwie Branice (wykup ziemi pod parkingi lub dostosowanie istniejących miejsc), odpowiednie oznakowanie miejsc parkingowych.



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

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

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Renowacja nawierzchni dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich	Gmina Branice: renowacja mostów granicznych	Remont mostów granicznych na terenie gminy Branice.
Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach i drogach gminy Branice	Gmina Branice: Lewice – trasa Branice – Głubczyce	Wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego na skrzyżowaniu w Lewicach (trasa Branice – Głubczyce).

2.14.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy gminy uznali, że budowa ścieżek rowerowych oraz ciągów rowerowo-piesznych jest dobrym pomysłem, który należy realizować. Szczególnie często wskazywana była budowa trasy rowerowej łączącej gminę Branice z czeskim Uvalnem. Jednocześnie uznano, że istnieją inwestycje, których realizacja jest pilniejsza, np. modernizacja nawierzchni dróg. Na terenie gminy Branice wskazano następujące problemy dotyczące infrastruktury rowerowej:

PRZYCZYNA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
BRAK DOKUMETACJI I WIZJI PRZEBIEGU TRASY (GMINA OPRACUJE KONCEPCJĘ), NIEWŁAŚCIWA POLITYKA RADY GMINY W TYM ZAKRESIE, BRAK ŚRODKÓW FINANSOWYCH BRAK PRZEPROWADZONYCH INWESTYCJI W TYM KIERUNKU	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNYM	OPRACOWANIE KONCEPCJI I OPRACOWANIE DOKUMENTACJI, DROGI ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE PARKU MOGĄ SŁUżyć ZA ŚCIEŻKI ROWEROWE – POPRAWIĆ ILOŚĆ, JAKOŚĆ, WPROWADZIĆ OZNAKOWANIE, PRZEZNACZENIE ŚRODKÓW FINANSOWYCH POD BUDOWĘ



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

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

PRZYCZYNA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
BRAK ODPOWIEDNIEGO TABORU (AUTOBUSÓW NISKOPODŁOGOWYCH), BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERÓW W AUTOBUSACH, BRAK BAGAŻNIKÓW ZEWNĘTRZNYCH	BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	ZADANIE POWIATU: MODERNIZACJA ISTNIEJĄCEGO TABORU (RACZEJ NIEMOŻLIWE DO ZREALIZOWANIA), DOSTOSOWANIE POJAZDÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ DO PRZEWOŻENIA ROWERÓW
BRAK TAKICH MIEJSC	BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	BUDOWA MIEJSC POSTOJOWYCH DLA ROWERÓW, ISTNIEJĄ MOŻLIWOŚCI POWSTANIA TAKICH MIEJSC
BRAK ŚCIEŻEK - WSZYSTKIE ŚCIEŻKI W PARKU SŁUŻĄ ZA ŚCIEŻKI ROWEROWE, BUDOWA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	DROGI PARKU MOGĄ SŁUżyć ZA ŚCIEŻKI ROWEROWE – NALEŻY POPRAWIĆ ICH ILOŚĆ I JAKOŚĆ, A TAKŻE WPROWADZIĆ ODPOWIEDNIE OZNAKOWANIE. W GMINIE BRANICE PRAKTYCZNIE NIE MA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH, POZA KILKOMA KILOMETRAMI ODCNIKÓW DRÓG POLNYCH
	BRAK OZNAOWANIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	DROGI PARKU MOGĄ SŁUżyć ZA ŚCIEŻKI ROWEROWE – NALEŻY POPRAWIĆ ILOŚĆ I JAKOŚĆ ORAZ WPROWADZIĆ

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem oraz wskazali miejsce jego występowania i propozycje rozwiązania:

Nazwa projektu	Lokalizacja	Opis projektu
Budowa ciągów	Gmina Branice:	– Budowa ścieżki rowerowej łączącej

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

Nazwa projektu	Lokalizacja	Opis projektu
rowerowych	<ul style="list-style-type: none">– Branice – Uvalno (CZ)– Boboluszki – Branice – Włodzienin	sołectwo Branice z czeskim Uvalnem (około 10 km). <ul style="list-style-type: none">– Budowa ścieżki rowerowej z Boboluszek do Włodzienina przez Branice o długości około 17 km. Budowa ciągów rowerowych o nawierzchni utwardzonej wraz z ich oświetleniem i elementami małej architektury.

2.15 Gmina Kietrz

2.15.1 Komunikacja publiczna

Mieszkańcy i przedsiębiorcy, w wywiadzie grupowym zogniskowanym oraz indywidualnym pogłębionym wskazali, że komunikacja publiczna na terenie gminy funkcjonuje w sposób satysfakcjonujący. Z Kietrza odjeżdżają autobusy łączące miejscowość z innymi sołectwami oraz autobusy kursujące do większych ośrodków miejskich np. Głubczyc, Opola czy Raciborza. Mieszkańcy wskazują, że w mieście istnieje zapotrzebowanie na stworzenie głównego przystanku autobusowego, który powinien powstać w okolicach Rynku. Jako główny problem zdefiniowany został brak przystanku łączącego autobusy obsługiwane przez różnych przewoźników oraz różne typy środków transportu (np. samochód – autobus).

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Kietrz zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
Finansowe	Cała gmina Kietrz poza połączeniami Kietrz – Racibórz, Głubczyce – Kietrz. Brak połączenia z Czechami	RZADKO KURSUJĄCA KOMUNIKACJA PUBLICZNA	Brak możliwości rozwiązania ze względu na znikomą ilość pasażerów. Mała liczba osób zainteresowanych możliwością korzystania



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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
			z transportu publicznego.
		NIECZYTELNY ROZKŁAD JAZDY LUB JEGO BRAK	Opracowanie jednolitego i rzetelnego rozkładu jazdy.
		BRAK WSPÓLNYCH ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH PRZEWOŹNIKÓW	Doprowadzenie do porozumienia wszystkich przewoźników, opracowanie wspólnego rozkładu, który byłby ogólnodostępny. Wymiana tabliczek z rozkładem na nowe. Opracowanie jednolitego i rzetelnego rozkładu jazdy.
		ZŁY STAN TECHNICZNY TABORU I PRZYSTANKÓW	Budowa nowych przystanków. Wymiana taboru na nowy, spełniający wymagania.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujący problem wraz z propozycją jego rozwiązania:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak przystanku głównego w Kietrze	Kietrz, Rynek ul. Długa	Budowa przystanku przesiadkowego (głównego przystanku) w okolicach Rynku w Kietrze, modernizacja peronów

Strona 124 z 186



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		autobusowych i wiat wraz z elementami małej architektury, budowa parkingu dla rowerów (montaż stojaków).

2.15.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowej w gminie Kietrz odgrywa kluczową rolę zarówno w życiu mieszkańców, jak i przedsiębiorców. Stan sieci drogowej budzi negatywne skojarzenia u mieszkańców gminy. Na nawierzchni wielu dróg występują pęknięcia – zarówno podłużne, jak i poprzeczne oraz siatkowate, w miejscach łat można zauważyć ubytki lepiszcza. Zarówno mieszkańcy, jak i przedsiębiorcy rekomendują budowę obwodnicy gminy. Jeśli chodzi o Inteligentne Systemy Transportowe, zdaniem osób, które brały udział w badaniu, dobrym pomysłem byłoby zainstalowanie na terenie gminy sygnalizacji świetlnej oraz dynamicznej informacji pasażerskiej. W wywiadach zostały zdefiniowane następujące problemy:

- Zły stan nawierzchni dróg gminnych oraz powiatowych na terenie sołectw wchodzących w skład gminy.
- Zbyt duże natężenie ruchu w mieście.
- Brak sygnalizacji świetlnej w niebezpiecznych miejscach sieci drogowej oraz brak dynamicznej informacji pasażerskiej.

Zdaniem mieszkańców i przedsiębiorców, stan infrastruktury parkingów w gminie Kietrz jest satysfakcjonujący. Istnieje jednak szereg inwestycji, które poprawiłyby wizerunek gminy w oczach mieszkańców i przedsiębiorców. W gminie brakuje miejsc do parkowania ciągników siodłowych wraz z naczepami. Rekomendowanymi miejscami, budowy nowych parkingów są okolice ulic: Wojska Polskiego, Fabrycznej, Kościuszki oraz Głubczyckiej. Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami i mieszkańcami gminy Kietrz, zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej i parkingów:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
Brak środków finansowych Przedwojenna infrastruktura i zabudowa miejscowości	80% nawierzchni wszystkich dróg na terenie gminy nadaje się do wymiany	ZŁY STAN DRÓG	Pozyskanie wszystkich możliwych środków finansowych, pozyskiwanie na ten cel środków z nowych programów unijnych.
Wąskie drogi i brak możliwości technicznych na ich poszerzenie	Kietrz ulice: Głowackiego – Wojska Polskiego – Okrzei	BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTÓW W LEWO	Rozbudowa oraz przebudowa dróg i skrzyżowań. Wykonanie oznakowania poziomego na skrzyżowaniach.
	Kietrz ulice: Cegielniana – Okopowa – Kościuszki – 3 Maja, Wojska Polskiego – Głowackiego (koło	NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	Budowa ronda, wprowadzenie ruchu okrężnego.
	Kietrz: obok Dino – ul. Ogrodowa, Polna, ulice: Kościuszki, 3 Maja, Cegielniana	BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH	Przejścia dla pieszych są zbyt rzadko odnawiane. Odświeżenie znaków poziomych.
	Kietrz ulice: Fabryczna, Wojska Polskiego, Kościuszki i Głubczycka	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH, BRAK PARKINGU DLA SAMOCHODOÓW CIĘŻAROWYCH	Budowa nowych parkingów. Budowa takich obiektów poprzez uczestniczenie w projektach unijnych.



Biuro projektu:

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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
	Kietrz ulice: Ogrodowa, Polna, Górska oraz teren wszystkich sołectw	BRAK CHODNIKÓW	Budowa nowych chodników i remont już istniejących.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali rozwiązania oraz wskazali lokalizacje następujących problemów:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg	Remont nawierzchni: <ul style="list-style-type: none">- Drogi powiatowe i wojewódzkie wokół Rynku, ul. Długa- Kietrz: ul. Zielona- DW nr 420 Kietrz – Pilszcz Budowa dróg: <ul style="list-style-type: none">- Budowa obwodnicy Kietrza	<ul style="list-style-type: none">- Drogi powiatowe i wojewódzkie wokół Rynku, ul. Długa Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 10 km w centrum Kietrza, remont ulicy długiej na odcinku około 700 m. <ul style="list-style-type: none">- Kietrz: ul. Zielona Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 600 m. <ul style="list-style-type: none">- DW nr 420 Kietrz – Pilszcz Remont nawierzchni i modernizacja drogi wojewódzkiej nr 420 na odcinku około 15 km. <ul style="list-style-type: none">- Budowa obwodnicy Kietrza Od okolic ulicy Zielonej (wjazd od sołectwa Kozłówki) do punktu



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		buraczanego w kierunku Raciborza.
Niebezpieczne skrzyżowania	Skrzyżowanie ulic: Kościuszki, Okopowej oraz 3 Maja Skrzyżowanie ulic: Wojska Polskiego, Głowackiego, Fabrycznej	Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania – propozycja zmiany: skrzyżowanie o ruchu okrężnym lub montaż sygnalizacji świetlnej.
Niedostateczna liczba miejsc parkingowych na terenie gminy Kietrz	Kietrz: – ul. Kościuszki – ul. Krasińskiego – ul. Wojska Polskiego – parking dla ciągników siodłowych z naczepami i ciągników rolniczych – ul. Krasińskiego – parking dla ciągników siodłowych z naczepami i ciągników rolniczych	Wytyczenie miejsc pod nowe miejsca parkingowe oraz budowa parkingów o nawierzchni utwardzonej, wykonanie oznakowania.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zaproponowali następujący projekt:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Degradacja dróg lub brak odcinków dróg	Remont nawierzchni: – Droga Głubczyce – Wojnowice – Kietrz – Droga Kietrz – Branice – Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów	– Droga Głubczyce – Wojnowice – Kietrz Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku (około 25 km) prowadzącym z Głubczyc przez sołectwo Wojnowice do Kietrza INWSTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ GŁUBCZYCE – Droga wojewódzka nr 416 Racibórz – Kietrz

Strona 128 z 186

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

		<p>– Głubczyce</p> <p>Remont nawierzchni i modernizacja drogi wojewódzkiej nr 416 na odcinku około 40 km prowadzącym z Głubczyc przez Kietrz do Raciborza</p> <p>INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINAMI RACIBÓRZ, GŁUBCZYCE</p> <p>– Droga Kietrz – Branice</p> <p>Remont nawierzchni i modernizacja drogi Kietrz – Branice na odcinku około 22 km</p> <p>INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BRANICE</p> <p>– Droga Kietrz – Księżę Pole – Baborów</p> <p>Remont nawierzchni i modernizacja drogi na odcinku około 12 km z Kietrza przez Księżę Pole do Baborowa.</p> <p>INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW</p>
--	--	--

2.15.3 Infrastruktura rowerowa

Rozwijanie infrastruktury rowerowej w gminie Kietrz jest potrzebną inwestycją. Mieszkańcy wskazują, że najlepszym pomysłem, jest wytyczenie ścieżek wzdłuż istniejących tras (np. drogi wojewódzkiej nr 416 i 420), co zapobiegnie wypadkom typu pojazd-rower. Ponadto, wiele osób wskazuje zapotrzebowanie, na trasy rowerowe łączące gminę z czeską Opawą. Na terenie gminy Kietrz wskazano następujące problemy związane z infrastrukturą rowerową:

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
Ekonomia	<ul style="list-style-type: none">– Kietrz – Nasiedle– Branice– Kietrz – Wojnowice– Kietrz – Baborów	BRAK ŚCIEŻEK ROWEROWYCH O CHARAKTERZE REKREACYJNO-	Budowa nowych ścieżek rowerowych i renowacja już istniejących.



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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
	<ul style="list-style-type: none">- Kietrz – Pilszcz – Opawa- Kietrz – Ściborzyce Wlk.- granica państwa- Połączenie w jedną całość już istniejących dróg rowerowych.	EDUKACYJNYM	Czytelne oznakowanie określające kierunki przejazdu oraz montaż tablic z informacjami o charakterze edukacyjnym.
	<ul style="list-style-type: none">- DW 416- DW 420	BRAK TRASY ROWEROWEJ PRZEBIEGAJĄCEJ WZDŁUŻ ZNACZĄCYCH DRÓG	
		BRAK MOŻLIWOŚCI PRZEWOZU ROWERU TRANSPORTEM PUBLICZNYM	Wymiana taboru, wprowadzenie niżek na przewóz roweru lub bezpłatny przewóz roweru. Realizacja możliwa dzięki uzyskaniu środków z programów unijnych.
	Cała gmina	BRAK MIEJSC, W KTÓRYCH MOŻNA BEZPIECZNIE ZOSTAWIĆ ROWER	Budowa
		NIEBEZPIECZNE ŚCIEŻKI ROWEROWE	Poprawa jakości nawierzchni
	Kietrz ul. Głowackiego w stronę Gródczanek	NIESPÓJNA SIĘĆ ŚCIEŻEK/ TRAS ROWEROWYCH	Połączenie poszczególnych tras



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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
		BRAK ODPOWIEDNIEGO OZNAKOWANIA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	Aktualizacja i zwiększenie czytelności oznakowania.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, zasygnalizowali następujący problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych	<ul style="list-style-type: none">Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ) <p>INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINĄ BABORÓW ORAZ MIASTEM OPAWA (CZ)</p> <ul style="list-style-type: none">ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami	<ul style="list-style-type: none">Księżę Pole – Kozłówki – Kietrz – Lubotyń – Pilszcz (wzdłuż biegnącej linii kolejowej) – Opawa (CZ): <p>Wytyczenie, oznakowanie i utwardzenie ciągu rowerowego o długości około 30 km.</p> <ul style="list-style-type: none">ścieżka łącząca Kietrz z Branicami i Głubczycami <p>Budowa ścieżki rowerowej o długości około 12 km z Kietrza do Branic i Głubczyc wzdłuż istniejącej drogi</p> <p>INWESTYCJA WSPÓLNA Z GMINAMI BRANICE I GŁUBCZYCE, POŁĄCZENIE Z INNYMI PROJEKTAMI.</p>



2.16 Gmina Głubczyce

2.16.1 Komunikacja publiczna

Biuro projektu:

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

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

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy, w wywiadzie grupowym zogniskowanym oraz indywidualnym pogłębionym (IDI), wskazali, że komunikacja publiczna na terenie gminy Głubczyce funkcjonuje na dobrym poziomie. Głubczyce skomunikowane są zarówno z poszczególnymi sołectwami należącymi do gminy, jak i większymi ośrodkami miejskimi np. z Opolem czy Wrocławiem. Występuje tu duża ilość połączeń. Na terenie gminy funkcjonują również prywatni przewoźnicy. Projektem kluczowym dla mieszkańców i przedsiębiorców jest przebudowa istniejącego dworca autobusowego (modernizacja stanowisk i wiat, utworzenie informacji pasażerskiej i poczekalni oraz także pomieszczeń sanitarnych). Mieszkańcy zasygnalizowali również problemy dotyczące:

- zbyt małej ilości kursów oraz niejednoznacznych rozkładów jazdy,
- złego stanu taboru i przystanków.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, wskazali następujące problemy dotyczące komunikacji publicznej:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zorganizowanie centrum przesiadkowego	Głubczyce, ul. Dworcowa	Przebudowa istniejącego dworca autobusowego na centrum przesiadkowe zlokalizowane przy ulicy Dworcowej. W ramach inwestycji powinny zostać wykonane następujące prace: wybudowanie nowych stanowisk lub remont stanowisk już istniejących, wykonanie zadaszania nad stanowiskami, budowa poczekalni dla podróżnych oraz miejsc sanitarnych, wydzielenie stacjonarnego miejsca informowania podróżnych oraz zamontowanie tablic informacji pasażerskiej, budowa miejsc postojowych dla samochodów osobowych, motorów oraz rowerów oraz budowa elementów małej architektury.
Mała ilość kursów	Gmina Głubczyce	Rozważenie wprowadzenia większej



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
oraz niejednoznaczny rozkład jazdy – brak wspólnego rozkładu jazdy różnych przewoźników		ilości kursów pomiędzy sołectwami oraz pomiędzy Głubczycami a innymi gminami. Ujednolicenie rozkładów jazdy, wykonanie rozkładów z trwalszych materiałów. Skoordynowanie rozkładów jazdy różnych przewoźników oraz kolei (zwłaszcza podczas realizacji kursów do Wrocławia i Opola).
Zły stan taboru i przystanków oraz niska jakość wykonywanych usług	Gmina Głubczyce	Modernizacja lub zakup nowego taboru obsługującego kursy na terenie gminy Głubczyce (wymiana taboru na bardziej ekologiczny lub jego ekologiczne przystosowanie – ograniczenie emisji spalin). Modernizacja przystanków: zatoczek oraz wiat przystankowych, wymiana rozkładów jazdy na bardziej trwałe. Proponowane rozwiązania pozwolą na poprawę jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej.

2.16.2 Komunikacja drogowa i parkingi

System sieci drogowych odgrywa dużą rolę w codziennym życiu mieszkańców oraz w prowadzeniu działalności przez przedsiębiorców. Mieszkańcy i przedsiębiorcy oceniają sieć drogową Głubczyc jako przeciętną. Uważają, że droga krajowa przebiegająca przez miasto jest w dobrym stanie, jednakże drogi powiatowe i wojewódzkie wymagają napraw i modernizacji. Jako pozytywny aspekt sieci drogowej, mieszkańcy, wskazują obwodnicę, która znacząco obniżyła natężenie ruchu w centrum miasta. W kwestii Inteligentnych Systemów Transportowych, mieszkańcy wskazują na proste rozwiązania: dodatkową sygnalizację świetlną oraz dynamiczną informację pasażerską na przystankach autobusowych. Podczas wywiadów zostały zdefiniowane następujące problemy:

- zły stan nawierzchni dróg gminnych i powiatowych na terenie całej gminy,
- brak dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach,
- brak sygnalizacji świetlnej na niebezpiecznych skrzyżowaniach.

Podczas badań fokusowych, spotkań z przedsiębiorcami oraz mieszkańcami gminy Głubczyce zgłoszone zostały następujące problemy dotyczące komunikacji drogowej i parkingów:



Biuro projektu:

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

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

PRZYCZYNY PROBLEMU	LOKALIZACJA PROBLEMU	PROBLEM	ROZWIĄZANIE
Brak funduszy	Drogi powiatowe, gminne Głubczyce ul. Jana Pawła – Kochanowskiego	ZŁY STAN DRÓG	Przebudowa nawierzchni.
		BRAK WYDZIELONYCH PASÓW DO SKRĘTÓW W LEWO	Zmiany ustawienia oznakowania.
Niejasne znaki, długie oczekiwanie na włączenie do ruchu.	Klisino droga nr 416/417 Głubczyce: ul. Sosnowiecka i ul. Moniuszki	NIEBEZPIECZNE SKRZYŻOWANIA	Dostosowanie oznakowania przed i na skrzyżowaniu, przebudowa skrzyżowań na ronda.
Brak miejsc postojowych dla przyjezdnych – są one zajmowane przez samochody mieszkańców.	Centrum miasta i okolice	BRAK MIEJSC PARKINGOWYCH BRAK PARKINGU DLA SAMOCHODOÓW CIĘŻAROWYCH	Wprowadzenie parkomatów oraz strefy płatnego parkowania

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy i propozycje ich rozwiązania:

**Biuro projektu:**

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niebezpieczne skrzyżowania	<ol style="list-style-type: none">1. Klisino: DW416 z DW 4172. Głubczyce: ul. Moniuszki, ul. Sosnowiecka i ul. Garbarska3. Głubczyce: ul. Gdańska, Grunwaldzka i Sobieskiego	<ol style="list-style-type: none">1. Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania DW 416 z DW 17 w sołectwie Klisino – propozycja: skrzyżowanie o ruchu okrężnym.2. Przebudowa niebezpiecznego skrzyżowania ulic Moniuszki, Sosnowieckiej i Garbarskiej – wprowadzenie sygnalizacji świetlnej i zamian w organizacji ruchu.3. Remont skrzyżowania, przebudowa na skrzyżowanie o ruchu okrężnym.
Zły stan dróg lub brak dróg	<ol style="list-style-type: none">1. Dokończenie budowy obwodnicy2. Dokończenie budowy obwodnicy: Równe, Dobieszów, Gołuszowice3. Dokończenie budowy obwodnicy: Zubrzyce w stronę Chróstna4. Remont obwodnicy – Grobniki5. Remont drogi powiatowej Gadzowice – Marysieńka Las6. Budowa drogi transportu rolnego Zopowy Osiedle – Równe7. Budowa sieci dróg gminnych na	<ol style="list-style-type: none">1. Dokończenie budowy obwodnicy Głubczyc aż do granicy z Republiką Czeską (w Czechach budowana jest obwodnica Krnova), co znacznie ułatwiłoby ruch tranzytowy w kierunku Ołomuńca. Obwodnica w kształcie pierścienia DK 38. Wydłużenie obwodnicy do granic z Czechami znacznie ułatwi ruch tranzytowy i obniży natężenie ruchu w centrum miasta.2. Dokończenie budowy obwodnicy.3. Dokończenie budowy obwodnicy.



Biuro projektu:

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

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

	nowopowstałym osiedlu domów jednorodzinnych przy ul. Wrocławskiej	<p>4. Modernizacja obwodnicy sołectwa Grobniki w ciągu drogi krajowej nr 38 po śladzie drogi transportu rolnego (część północna).</p> <p>5. Modernizacja drogi pomiędzy sołectwem Gadzowice a przysiółkiem sołectwa Lwowiany – Marysieńka Las, na odcinku około 3 km.</p> <p>6. Budowa dróg transportu rolnego (np. z sołectwa Równe do sołectwa Zopowy Osiedle – około 2,5 km) na terenie gminy Głubczyce.</p>
Mała ilość miejsc parkingowych	<p>1. Przebudowa i zwiększenie ilości miejsc parkingowych przy ulicach Niepodległości, Powstańców Śląskich, Krętej, Warszawskiej, Kozielskiej, Staszica, Sudeckiej, Karpackiej i Świętokrzyskiej</p> <p>2. Utworzenie parkingów:</p> <ul style="list-style-type: none">– ul. 1 Maja (obok dyskontu spożywczego Biedronka)– ul. Sienkiewicza<ul style="list-style-type: none">– ul. Wodna– ul. Staszica i Warszawska (w okolicach szkoły muzycznej)– ul. Dzierżonia	<p>Przebudowa ulic w celu pozyskania terenów pod budowę miejsc parkingowych. Budowa nowych lub remont istniejących parkingów.</p>

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujący problem:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Degradacja dróg	<ol style="list-style-type: none">1. Remont nawierzchni drogi: Dobieszów – Opawica – DROGA POWIATOWA2. Remont nawierzchni drogi: Dobieszów – Pielgrzymów – DROGA POWIATOWA	<ol style="list-style-type: none">1. Remont nawierzchni drogi na odcinku około 8 kilometrów z sołectwa Dobieszów do sołectwa Opawica.2. Remont nawierzchni drogi na odcinku około 4 kilometrów z sołectwa Dobieszów do sołectwa Pielgrzymów.

2.16.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy i przedsiębiorcy uważają, że należy rozwijać infrastrukturę rowerową w mieście. Pozwoli to na wypromowanie miasta oraz zwiększenie jego atrakcyjności. Uważają oni, że za mało jest ścieżek rowerowych, rekomendowana jest również budowa parkingów dla rowerów. Jako problemy, które należy rozwiązać wskazano:

- brak ścieżek rowerowych prowadzących z Głubczyc do poszczególnych sołectw gminy,
- brak parkingów dla rowerów w Zawiszycach,
- brak połączenia trasą rowerową do Czech.

Analiza potrzeb wewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych	<ol style="list-style-type: none">1. Gmina Głubczyce: ul. Dworcowa – Gołuszowice – Gadzowice – Lwowiany – Głubczyce	<ol style="list-style-type: none">1. Budowa ciągu rowerowego od ulicy Dworcowej w Głubczycach przez Gołuszowice, Gadzowice, Lwowiany aż do Głubczyc, o łącznej długości około 10



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	2. Gmina Głubczyce: droga Zawiszycy – Głubczyce	km. 2. Budowa ścieżki rowerowej o łącznej długości około 5 km, przy drodze z Zawiszycy do Głubczycy.
Brak ciągu rowerowego	Głubczyce, park miejski	Rewitalizacja ścieżek w parku miejskim – zmiana nawierzchni, odpowiednie oświetlenie i oznakowanie ścieżki, montaż elementów małej architektury.
Brak miejsc bezpiecznego zostawienia roweru	Zawiszycy	Zamontowanie stojaków rowerowych w sołectwie Zawiszycy.

Analiza potrzeb zewnętrznych

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali problem:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych	1. Gmina Głubczyce – Krnov (CZ) 2. Zubrzyce – Włodzienin (Gmina Branice)	1. Budowa ciągu rowerowego Głubczyce – Krnov – ścieżka wzdłuż nieczynnej linii kolejowej nr 177 (około 15 km) przez Mokre Kolonie, Pietrowice. INWESTYCJA WSPÓLNA Z MIASTEM KRNOV (CZ) 2. Budowa edukacyjnej trasy rowerowej o długości około 5 km z sołectwa Zubrzyce do Włodzienina w okolicy zbiornika retencyjnego (Gmina Branice) – INWESTYCJA

Strona 138 z 186



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
		WSPÓLNA Z GMINĄ BRANICE

2.17 Gmina Grodków

2.17.1 Komunikacja publiczna

Komunikacja publiczna w gminie Grodków nie zaspokaja potrzeb mieszkańców. Większość osób, ze względu na małą częstotliwość kursowania autobusów, zmuszona jest do poruszania się własnym środkiem transportu (samochód, rower). Do większości miejsc można dojechać komunikacją publiczną – w gminie istnieje wymagana ku temu infrastruktura czyli przystanki. Jednocześnie, zdaniem mieszkańców, ceny biletów nie są adekwatne do jakości usług. Tabor również nie spełnia oczekiwań pasażerów.

Podczas wywiadów z mieszkańcami zostały zdefiniowane następujące problemy:

- brak dogodnych połączeń komunikacji publicznej pomiędzy miejscowościami satelitarnymi a Grodkowem;
- brak bezpośrednich połączeń z Opolem;
- zły stan taboru, którym realizowane są kursy;
- wysokie ceny biletów, np. bilet na trasie Jędrzejów – Grodków kosztuje 7 zł;
- brak dostępu do usług komunikacji publicznej w okresie wakacji oraz ograniczona liczba połączeń w soboty i niedziele;
- odjazd różnych przewoźników na tej samej trasie w dwuminutowych odstępach.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan taboru komunikacji publicznej	Gmina Grodków	Modernizacja istniejącego lub zakup nowego taboru obsługującego przystanki komunikacji publicznej na terenie gminy Grodków. Zmiana taboru na bardziej ekologiczny, o mniejszej ilości uwalnianych do środowiska spalin.



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niedostosowana częstotliwość i godziny kursowania komunikacji publicznej	Gmina Grodków	Dopasowanie godzin kursowania komunikacji publicznej do godzin rozpoczęcia nauki szkolnej oraz pracy w dużych przedsiębiorstwach (pracujących w systemie tryzmianowym, np. Agro-As Grodków, Przetwórstwo sp. z o.o.).
Brak węzła przesiadkowego	Działki numer 163/3 oraz 163/4 w Grodkowie	Remont dworca wraz z placem, obejmujący m.in. prace nad: elewacją zewnętrzną, poczekalnią, punktem informacyjnym, toaletami, pomieszczeniami usługowymi oraz miejscami postojowymi i parkingowymi, a także przystankami dla PKS (6140 m ² utwardzonego terenu).

2.17.2 Komunikacja drogowa i parkingi

Głównym problemem dotyczącym sieci drogowej na terenie gminy Grodków jest degradacja nawierzchni dróg następująca w wyniku ich użytkowania przez ruch tranzytowy z Republiki Czeskiej. Inną przyczyną niezadowalającego stanu nawierzchni jest to, że w przeszłości drogi były remontowane zbyt rzadko. Pozytywnym aspektem sieci drogowej, wskazywanym przez mieszkańców oraz przedsiębiorców, jest jej zagęszczenie oraz fakt posiadania obwodnicy. W chwili obecnej największy problem stanowią dwa skrzyżowania na obwodnicy – cechują się one dużą wypadkowością i nabierają znamion „czarnych punktów”. Pomimo istnienia obwodnicy gminy, dla mieszkańców, wciąż odczuwalny jest hałas powodowany przez przejeżdżające samochody. Mieszkańcy zgłaszali potrzebę przebudowy niebezpiecznych skrzyżowań oraz budowy większej ilości miejsc parkingowych. Podczas wywiadów zdefiniowane zostały następujące problemy:

- zły stan nawierzchni dróg gminnych i powiatowych,
- obecność niebezpiecznych skrzyżowań na terenie gminy,
- brak miejsc parkingowych,
- brak ciągów pieszych w sołectwach.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Zły stan dróg oraz brak dróg	<p>Remont dróg:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grodków – Przylesie Dolne od granicy z gminą Olszynka, około 4,5 km – Żarów – Grodków (od miejscowości żarów do obwodnicy Grodkowa) – Gnojna – Kolnica około 3 km – Jeszkotle – Gałązcyce, około 5 km <p>Budowa dróg z uzbrojeniem na terenach mieszkalnictwa jednorodzinnego:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ul. Krakowska – ul. Kościuszki – ul. Raławicka – ul. Żeromskiego – ulice w Tarnowie Grodkowskim 	<p>Remont dróg wraz z wymianą podbudowy i nawierzchni oraz budowa nowych dróg.</p>
Niebezpieczne skrzyżowania	<ul style="list-style-type: none"> – skrzyżowanie ulicy Morcinka i Sienkiewicza (Raławicka, Grenadierów, Kościuszki) – skrzyżowanie DW401/DW38 – skrzyżowanie DW401/DW378 	<p>Przebudowa skrzyżowań na skrzyżowania o ruchu okrężnym, dodatkowe doświetlenie skrzyżowań DW401 z DW385 i z DW378 oraz oznakowanie jako „czarny punkt”.</p>



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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Niedostateczna liczba miejsc parkingowych	<ul style="list-style-type: none">– okolice dworca PKP/PKS w kierunku stadionu oraz ulica Warszawska i Sportowa– ul. Królowej Jadwigi– Rynek Przebudowa drogi z uwzględnieniem miejsc parkingowych i zatoczki autobusowej – 125 mb. Lokalizacja – część dz. nr 297 w Grodkowie	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych na terenie gminy Grodków poprzez przebudowę dróg oraz budowę nowych parkingów.

2.17.3 Infrastruktura rowerowa

Mieszkańcy gminy Grodków wskazali budowę ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych jako kluczowe inwestycje usprawniające ich codzienne funkcjonowanie. Na terenie gminy nie istnieją miejsca bezpiecznego poruszania się rowerem. Szczególnie niebezpieczna dla rowerzystów jest droga wojewódzka numer 401 w kierunku Nysy i Brzegu. Droga ta charakteryzuje się dużą ilością wypadków typu rower-pojazd, którą, dzięki budowie ścieżek, można zminimalizować. Jako główny problem wskazano brak ścieżek rowerowych w gminie, w tym wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 401.

Mieszkańcy oraz przedsiębiorcy podczas spotkań i wywiadów CATI, a także przedstawiciele gminy, podczas wywiadu indywidualnego w ramach Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020, wskazali następujące problemy:

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
Brak ciągów rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych	Ciągi rowerowe: <ul style="list-style-type: none">– z Grodkowa do miejscowości Nowa Wieś Mała (uzupełnienie istniejącej sieci tras – ul. Wrocławska, Sienkiewicza) Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: <ul style="list-style-type: none">– Grodków – Wójtowice – Gałączyce – do granicy z gminą Przeworno (kierunek	Budowa nowych ciągów rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych.



Biuro projektu:

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

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

Problem	Lokalizacja	Propozycja rozwiązania
	Strzelin) – Lipowa – Osiek Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań) – ciąg pieszo-rowerowy ulicami Słowackiego – Kasztanową – Szkolną – Morcinka – Kościuszki - Konopnickiej – Żeromskiego – Sienkiewicza	
Brak miejsc bezpiecznego pozostawienia roweru	Grodków – miejsca użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miasta, kościół, stadion), Rynek	Ustawienie stojaków na rowery.

2.18 Podsumowanie i rekomendacje

Trasy pieszo-rowerowe

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

Pod względem przeznaczenia, trasy rowerowe można podzielić na dwie kategorie: trasy typowo turystyczne (łącznie miejsca o potencjale turystycznym) oraz trasy komunikacyjne (umożliwiające codzienne przejazdy na trasach dom-praca lub dom-szkoła). Z badań przeprowadzonych na terenie OF PN 2020 wynika, że większość osób korzysta ze ścieżek rowerowych w celach turystycznych. Dlatego też zaleca się, aby trasy biegnące wzdłuż głównych dróg i łączące poszczególne gminy, zostały wytyczone np. obszarami leśnymi. Warto podkreślić, iż rowerzysta z punktu widzenia innych uczestników ruchu, jest uczestnikiem niechronionym, dlatego należy odseparować ruch rowerowy od samochodowego. Natomiast biorąc pod uwagę jedynie



Biuro projektu:

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

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

pieszych i rowerzystów, to piesi są uczestnikami niechronionymi, dlatego należy odseparować również ruch pieszych od ruchu rowerowego.

Transport publiczny

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

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

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

innymi potrzebami dnia codziennego (praca, szkoła, zakupy itp.), może nastąpić zwiększenie atrakcyjności zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zdaniem ekspertów, należy dążyć do zmiany zachowań transportowych mieszkańców. Zmiana wśród mieszkańców przyzwyczajzeń i potrzeb związanych z transportem musi odbywać się jednocześnie ze zmianami samych środków transportu. Mowa tu na przykład o zmianie taboru na autobusy o mniejszej pojemności, autobusy na żądanie czy teleautobusy, które są rozwiązaniem nowatorskim, jednakże dobrze sprawdzają się na obszarach rozproszonych, o małej gęstości zaludnienia.

Sieć drogowa

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

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

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



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

najczęściej są oddalone od miasta, w związku z czym nie spełniają swojej podstawowej funkcji, czyli zmniejszenia natężenia ruchu w centrach miast.

Parkingi

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

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

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

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

Bezpieczeństwo ruchu drogowego można rozumieć jako bezpieczeństwo związane ze zdarzeniami drogowymi lub jako bezpieczeństwo uczestników podróży (np. monitoring w pojazdach, na przystankach, w przestrzeni publicznej). Zdaniem ekspertów na terenie OF PN 2020 należy rozważyć użycie rozwiązań ITS

spowalniających ruch pojazdów, zwłaszcza w niedalekiej odległości od placówek edukacyjnych. Istnieje szereg rozwiązań, które można tutaj zastosować, np. sygnalizacje wzbudzone, azyle dla pieszych czy nadzór prędkości.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

3 Analiza ruchu rowerowego w kontekście dojazdów do pracy oraz turystyki i rekreacji – określenie zapotrzebowania i kierunków rozwoju tras rowerowych

Dane zgromadzone w toku realizacji badań fokusowych i konsultacji społecznych z mieszkańcami i przedsiębiorcami, jak również wywiady bezpośrednie przeprowadzone z przedsiębiorcami i przedstawicielami placówek edukacyjnych oraz inne formy komunikacji z mieszkańcami (ankiety internetowe, telefoniczne) wykazują bardzo duże zainteresowanie tematyką ścieżek rowerowych. Badani wyrazili również potrzebę budowy nowych dróg dla cyklistów.

W toku zbierania danych dotyczących potrzeb inwestycyjnych jeśli chodzi o budowę infrastruktury rowerowej, inwestycje te podzielono na kilka typów:

- **Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym** lokalizowane w pasie głównych ciągów komunikacyjnych – tzn. dróg krajowych, dróg wojewódzkich, dróg powiatowych przebiegających na terenie OF PN 2020 (umożliwiające dojazd do pracy, szkoły, na zakupy).
- **Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym.**
- **Infrastruktura rowerowa** – stojaki na rowery, bezpieczne parkingi.

Kluczowi interesariusze obszaru, mieszkańcy oraz przedsiębiorcy zgłaszali swoje potrzeby i propozycje budowy infrastruktury rowerowej w podziale na w/w kategorie inwestycji. Poniższa analiza ma na celu wykazanie głównych kierunków rozwoju tras rowerowych na terenie Partnerstwa w podziale na powiaty i Gminę Grodków. Wyniki zaprezentowano poniżej.



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

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

Tabela 1 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie prudnickim

Powiat prudnicki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– ścieżki w centrum Prudnika– wzdłuż DW 414 Prudnik – Lubrza – Biała,– wzdłuż DK 40 kierunek Trzebina – Niemysłowice,– wzdłuż DK 41 kierunek Łąka Prudnicka – Laskowice.
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– Prudnik – Dębowiec,– Prudnik – Głuchołazy (przez Pokrzywną),– ścieżki rekreacyjne w obrębie Prudnika Klasztor Ojców Franciszkanów, Jasionkowe Wzgórza,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Białą i jej sołectwami,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Lubrzą i jej sołectwami.
Rowerowa infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej np.: urząd, bank, poczta, szkoła publiczna lub w miejscach rekreacji – Park Miejski w Prudniku, Rynek w Białej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 2 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie nyskim

Powiat nyski	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– budowa ścieżek wzdłuż dróg powiatowych na terenie gminy powiatu nyskiego,– wzdłuż DK 41– wzdłuż DK 46 (Paczków – Otmuchów – Nysa)– wzdłuż DW 411 Nysa - Głuchołazy
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– budowa ścieżki Paczków – Otmuchów – Nysa,– budowa ścieżki Głuchołazy – Prudnik (przez Pokrzywną),– Renowacja ścieżki rowerowej „Skrajem Dawnej Puszczy” na terenie gmin Łambinowice oraz Korfantów,– budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Korfantowem i jego

Strona 148 z 186



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



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

Powiat nyski	
	sołectwami, – budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Otmuchowem i jego sołectwami, – budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Paczkowem i jego sołectwami, – budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Skoroszycami i jego sołectwami i Grodkowem, – leśnie ścieżki rowerowe na terenie gminy Nysa, – budowa ścieżek rowerowych na nasypach dawnych linii kolejowych na terenie gminy Nysa.
Rowerowa infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 3 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w powiecie głubczyckim

Powiat głubczycki	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	– wzdłuż DW 416 – wzdłuż DW 420
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	– Głubczyce – Branice – Czechy, – Głubczyce – Baborów – Kietrz – Czechy, – Branice – Uvalno (CZ), – Kietrz – Trebom (CZ), – budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Branicami i jego sołectwami, – budowa ścieżek rowerowych pomiędzy Kietrzem i jego sołectwami, – Rewitalizacja ścieżek rowerowych w Parku Miejskim w Głubczycach.
Rowerowa infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej.

Źródło: Opracowanie własne



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

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

Tabela 4 Kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej w Gminie Grodków

Gmina Grodków	
Ścieżki rowerowe o charakterze komunikacyjnym	<ul style="list-style-type: none">– ścieżki w centrum Grodkowa,– Grodków – Nowa Wieś Mała,
Ścieżki rowerowe o charakterze rekreacyjnym	Ciągi rowerowe na nieczynnych liniach kolejowych: <ul style="list-style-type: none">– Grodków – Wójtowice – Gałązcyce - do granicy z gminą Przeworno w (kierunek Strzelin).– Lipowa Śląska – Osiek – Osiek – Grodkowski – Głębocko (Kąpielisko Leśna Przystań).
Rowerowa infrastruktura rowerowa	Montaż stojaków rowerowych przed budynkami użyteczności publicznej: ul. Mickiewicza, ul. Warszawska (Urząd Miasta, Kościół, stadion), Rynek.

Źródło: Opracowanie własne

Szczegółowy opis inwestycji dla każdej z gmin i powiatów odnośnie infrastruktury rowerowej umieszczono w załączniku pn. Karty projektów.

Rekomendacja

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

Rekomendowane trasy z wyznaczonymi punktami przystankowo-turystycznymi to inwestycje o charakterze ponadlokalnym – przebiegające przez m.in. dwie gminy i /lub o bardzo dużym potencjalne turystycznym i rekreacyjnym:

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

Szacunkowa liczba użytkowników ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach OFPN 2020

W poniższej tabeli przedstawiono szacowaną liczbę potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych, których budowę planuje się w ramach Strategii Rozwoju Transportu Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020. Zestawienie przedstawiono w podziale na poszczególne gminy Partnerstwa.

Założono, że użytkownikami korzystającymi z planowanej infrastruktury będą osoby w wieku 13-65+. Badania przeprowadzone w etapie I i II wykazują, że głównymi użytkownikami rowerów są osoby w wieku poprodukcyjnym oraz młodzież. Sytuacja ta występuje głównie w małych miejscowościach. Należy zaznaczyć, że zbieranie danych dotyczących preferencji wyboru środka transportu odbywało się w okresie wiosennym. Stąd też duże zainteresowanie rowerami.

Tabela 5 Szacowana max. liczba potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych w wieku 13-65+

Gmina OF PN 2020	Odsetek osób deklarujących korzystanie z roweru ²	Szacowana max. liczba potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych w wieku 13-65+
Biała	13,5%	1290
Branice	15,6%	935
Głubczyce	11,5%	2346
Głucholazy	8,7%	1892
Grodków	16,0%	2779
Kietrz	9,9%	983
Korfantów	12,5%	1017
Lubrza	12,6%	485
Łambinowice	20,0%	1375
Nysa	7,4%	3766
Otmuchów	19,8%	2408

² Dane zebrane z przeprowadzonych ankiet



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl



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

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

Gmina OF PN 2020	Odsetek osób deklarujących korzystanie z roweru²	Szacowana max. liczba potencjalnych użytkowników ścieżek rowerowych w wieku 13-65+
Paczków	12,6%	2297
Prudnik	15,7%	3859
Skoroszyce	10,3%	576

Źródło: Opracowanie własne

Zasady dotyczące planowania sposobu zagospodarowania terenu zabudowy mieszkaniowej z uwzględnieniem dostępności komunikacyjnej.

Nowe rejony zabudowy mieszkaniowej powinny być lokowane na obszarach atrakcyjnych dla przyszłych mieszkańców. Należy uwzględnić takie lokalizacje, których istniejący i planowany układ komunikacyjny i transportowy pozwala na funkcjonalny i bezpieczny dojazd do centrum miasta (w przypadku miejskich obszarów zurbanizowanych) i do głównych ośrodków gospodarczych (w przypadkach małych miast i wsi).

Przy istniejącym lub planowanym drogowym układzie komunikacyjnym, nowe obszary zabudowy mogą być lokalizowane przy każdej drodze publicznej, z uwzględnieniem obowiązujących dla danej kategorii dróg przepisów (dotyczących linii zabudowy oraz sposobu obsługi komunikacyjnej tych obszarów):

- Linia zabudowy na obszarach zabudowanych i niezabudowanych, obowiązująca lub nieprzekraczalna, powinna być odpowiednio oddalona od krawędzi jezdni danej kategorii.
- Dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego (hałas, spaliny), linię zabudowy powinno się odsuwać dalej, niż wynika to z przepisów – szczególnie dotyczy to dróg klasy G i klas niższych na obszarach zabudowanych (np. nowa linia zabudowy co najmniej 20 m od krawędzi jezdni).
- W przypadku występowania historycznej linii zabudowy, dla zapewnienia ładu urbanistycznego, powinna ona pozostać niezmieniona.
- Przy drogach klasy A, S, GP i na głównych ciągach komunikacyjnych klasy G, wskazane jest stosowanie izolacyjnych pasów zieleni, tak by zniwelować uciążliwości (szczególnie akustyczne) związane z ruchem drogowym i w ten sposób nie stwarzać konieczności budowy ekranów akustycznych. Natomiast przy pozostałych klasach dróg, w uzasadnionych przypadkach budowa ekranów może być wskazana.



Biuro projektu:

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

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

- Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz unikanie przejazdów tranzytowych, obsługa terenów przyległych z dróg klasy GP i G powinna odbywać się wyłącznie poprzez skrzyżowania (zakaz obsługi poprzez zjazdy), a następnie przez drogi niższych klas i drogi serwisowe.

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

- Dostęp do istniejącej i planowanej sieci dróg wyższych klas – A, S, GP i G, który pozwoli na szybkie, komfortowe i bezpieczne dotarcie do głównych ośrodków gospodarczych województwa. Dodatkowo, w przypadku miast – funkcjonalny układ dróg dojazdowych do centrum oraz głównych tras.
- Lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych, przystanków komunikacyjnych oraz planowanych parkingów typu P+R czy B+R.
- Lokalizacja węzłów przesiadkowych, pozwalających na przesiadkę co najmniej z samochodu czy roweru na transport autobusowy lub kolejowy.
- Stworzenie systemów tras rowerowych przebiegających przez nowe obszary zabudowy, podłączenie ich do już istniejących sieci dróg rowerowych, pozwalających docelowo na dojazd do większych miejscowości i miast, a także do stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych (na obszarach niezabudowanych wskazane docelowo jako drogi rowerowe poza jezdnią). W miastach należy sukcesywnie rozbudowywać spójną sieć tras rowerowych, pozwalającą na bezpieczny dojazd do centrum.



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

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

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

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

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

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

Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w pozostałych gminach OF PN:

- gmina Biała: Rynek, ul. Wałowa, ul. Nyska;
- gmina Lubrza: Lubrza – Urząd Gminy, kościół oraz cmentarz;
- gmina Prudnik: okolice ogrodów działkowych;
- gmina Głuchołazy: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Głuchołazy, tj. Jarnołówek, Pokrzywna;
- gmina Korfantów: Korfantów – Rynek, okolice Kościoła pw. św. Trójcy, cmentarz, Gminny Ośrodek Zdrowia;
- gmina Nysa: zwiększenie ilości miejsc parkingowych w miejscowościach turystycznych gminy Nysa: Skorochów, Głębinów;
- gmina Łambinowice: Łambinowice – Urząd Gminy;
- gmina Otmuchów: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Sienkiewicza;
- gmina Paczków: Rynek, okolice Plant Miejskich, ul. Staszica;
- gmina Skoroszyce: Skoroszyce – Urząd Gminy, cmentarz, Chróścina – cmentarz i szkoła podstawowa, Sidzina – Dom Kultury, kościół, szkoła podstawowa, przedszkole, Makowice – kościół, Brzeziny – okolice cmentarza, Czarnolas – boisko sportowe, okolice kościoła;



Biuro projektu:

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

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

- gmina Branice: Branice – okolice Banku Spółdzielczego, okolice dyskontu spożywczego, okolice szpitala;
- gmina Kietrz: Rynek, ul. Kościuszki, ul. Krasińskiego;
- gmina Głubczyce: ul. Niepodległości, ul. Powstańców Śl., ul. Kręta, ul. Warszawska, ul. Kozielska, ul. Staszica, ul. Sudecka, ul. Karpacka, ul. Świętokrzyska, ul. 1 Maja, ul. Sienkiewicza, ul. Wodna, ul. Warszawska, ul. Dzierżonia;
- gmina Grodków: okolice dworca PKP/PKS, ul. Warszawska, ul. Sportowa, ul. Królowej Jadwigi, Rynek.

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

Rekomendowane drogi do lokalizowania parkingów dla samochodów ciężarowych oraz samochodów przewożących materiały niebezpieczne to ciągi dróg głównych (klasy G) charakteryzujące się znaczącym ruchem tranzytowym relacji Polska – Republika Czeska.

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

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

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

Najważniejsze wytyczne przy lokalizowaniu parkingów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne:

1. Usytuowanie parkingu w odległości nie mniejszej niż:



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

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

- 30 m - od budynków i urzędzeń inżynieryjnych nie związanych z parkingiem,
- 40 m - od lasu o powierzchni powyżej 3 ha, gazociągów wysokiego ciśnienia i torów kolejowych,
- 300 m - od budynków mieszkalnych i innych przeznaczonych na pobyt ludzi.

2. Wymiary miejsca postojowego dla samochodów ciężarowych i autobusów:

Pojazd	Usytuowanie pod kątem (°)	Długość (m)	Szerokość (m)
Samochód ciężarowy	90	8,00	3,50
	0	15,00	3,00
Autobus	90	10,00	4,00
	0	19,00	3,00
Samochód ciężarowy z przyczepą lub członowy	90	19,00	3,50
	60	19,00	3,50
	0	30,00	3,00

Źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

3. Szerokość jezdni manewrowej przy stanowiskach postojowych:

Pojazd	Usytuowanie stanowiska w stosunku do krawędzi jezdni (°)	Szerokość jezdni manewrowej (m)
Samochód ciężarowy	90	12,00
	60	7,50
	45	6,00
	0	3,50
Autobus	90	16,00
	60	10,00
	45	7,50
	0	3,50

Źródło: Źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

4. Przy projektowaniu parkingu należy przewidzieć konieczność wyposażenia go w sprzęt gaśniczy, materiały neutralizujące i pomocnicze w ilości i rodzaju uzgodnionych z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.
5. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne nie powinny być usytuowane w zagłębieniach terenu, w terenie podmokłym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od rowów, studzienek i urządzeń melioracyjnych.
6. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinny mieć odrębny system odwadniania, zaopatrzony w urządzenia do przyjmowania i neutralizowania wycieków niebezpiecznych substancji.
7. nawierzchnia stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinna być utwardzona, nienasiąkliwa oraz zapobiegająca przenikaniu materiałów niebezpiecznych do gruntów i urządzeń melioracyjnych.
8. ukształtowanie stanowisk postojowych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne powinno uniemożliwić rozprzestrzeniania się ewentualnego rozlewiska materiałów niebezpiecznych poza teren stanowisk.



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

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

Dynamiczny rozwój transportu ostatnich dekad jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego świata i jednocześnie znaczącym źródłem uciążliwości i problemów istotnych szczególnie w skali lokalnej, zwłaszcza na terenie zurbanizowane aglomeracji miejskich.

Niekorzystne skutki transportu odczuwa zarówno środowisko przyrodnicze, jak i społeczeństwo, któremu powszechny rozwój tego sektora umożliwił swego czasu przekroczenie istotnej bariery rozwoju cywilizacyjnego.

Rozpatrując skłonność potencjału transportu do powodowania na obszarach zurbanizowanych złych skutków należy przede wszystkim zwrócić uwagę na trzy kwestie, a mianowicie:

- negatywne oddziaływanie transportu na środowisko przyrodnicze miast,
- kongestię,
- wypadkowość.

Negatywne oddziaływanie na środowisko przyrodnicze to m.in.:

- zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego,
- zanieczyszczenie gleb i wód związkami zawartymi w spalinach,
- oddziaływania zanieczyszczeń motoryzacyjnych na faunę i florę,
- zagrożenia zdrowia i życia w związku z wypadkami transportowymi,
- Zużywanie energetycznych zasobów surowcowych,
- hałasu powodowanego ruchem pojazdów,
- zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi.

Ponadto negatywne oddziaływanie transportu na obszary zurbanizowane potęgowane jest przez powszechne zjawisko kongestii transportowej. Zatłoczenie układów drogowo-ulicznych w miastach wzrasta dynamicznie i koncentruje się na coraz większych obszarach zurbanizowanych. Dotyczy to także miejsc postojowo-parkingowych. Rozwiązanie problemów kongestii na obszarach zurbanizowanych jest trudne ze względu na narastającą mobilność coraz większej ilości osób korzystających przede wszystkim z pojazdów indywidualnych. Zjawisko to zderza się z ograniczeniami

Strona 158 z 186



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Biuro projektu:

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

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

wynikającymi z niedostatecznego zazwyczaj stopnia rozwoju systemu transportowego miasta. Stąd też wzrost mobilności społeczeństwa, przy równoczesnej koncentracji ludności na obszarach zurbanizowanych staje się czynnikiem, który determinuje w zasadniczym stopniu warunki życia w miastach. Należy też wskazać, że w wielu przypadkach układy urbanistyczne charakteryzują się nieodpowiednią strukturą przestrzenną, a przede wszystkim przestarzałą infrastrukturą, co wzmacnia negatywne oddziaływanie transportu na obszary zurbanizowane.

W kontekście wpływu ruchu towarowego na obszary zurbanizowane, można mówić o kilku postulatach, mających wpływ na zapewnienie zrównoważonego transportu:

1. Niezbędne są działania zmierzające w kierunku zapewnienia płynnego ruchu w miastach – w przypadku Nysy, Prudnika czy Kietrza zasadna jest budowa obwodnicy oraz obejścia drogowego obszarów zurbanizowanych przy drogach głównych – głównie przy drogach krajowych.
2. Złagodzenie zjawiska kongestii możliwe jest poprzez racjonalizację korzystania z indywidualnego środka transportu, jak i racjonalizację przewozu towarów na obszarach zurbanizowanych na obszarze Partnerstwa.
3. Wprowadzenie rozwiązań ekologicznych zgodnie z ideą „zielonych miast” – np. ograniczenia dotyczące wjazdu do centralnych obszarów miasta oraz stymulowania nowego ekologicznego stylu jazdy.
4. Odpowiednie ukształtowanie sieci logistycznej miast eliminujące zbędne prace przeładunkowo – magazynowe oraz ograniczenie wielkości pracy przewozowej wykonywanej na obszarach miasta.
5. Niezbędne są działania zmierzające do rozwoju transportu intermodalnego na obszarze Partnerstwa.

Aktualnym wyzwaniem stawianym przed transportem na obszarach zurbanizowanych staje się jego kształtowanie sprzyjające realizacji przyjmowanej wizji rozwoju miasta, ukierunkowanej na zapewnienie wysokiej jakości życia swoich mieszkańców. Dlatego w przemianach transportu należy zapewnić takie rozwiązania, które przyczyniają się do zmniejszania ryzyka przestrzennego jego funkcjonowania, uwidaczniającego się przede wszystkim w procesach degradacji środowiska przyrodniczego miasta, występującej kongestii transportowej oraz wypadkach drogowych. Stąd też niezbędna staje się reorientacja miejskich systemów transportowych na rzecz wdrażania transportu zrównoważonego, uwzględniająca trzy wymiary tego procesu: ekonomiczny, społeczny, ekologiczny.

Słuszne jest postulowanie wykorzystania dobrych praktyk, które można uzyskać z doświadczeń innych miast. Należy jednak wskazać, że przy wyborze



strategii rozwoju transportu niezbędne jest uwzględnienie specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych.

Biuro projektu:

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

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

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

Strategii Rozwoju Transportu OF PN 2020 jest strategią zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako zapewnienie równowagi pomiędzy rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochrony środowiska.

Wobec powyższego, celem takiej strategii powinno być zapewnienie równowagi pomiędzy ruchem samochodów, pojazdów komunikacji publicznej, a także ruchem pieszych i rowerów. Równowagi niezbędnej przy występującym deficycie przestrzeni komunikacyjnej. Podstawowymi środkami realizacji tej strategii powinny być:

- Stymulowanie koncentrowania się miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym.
- Stymulowanie przemieszania poszczególnych funkcji (mieszkaniowych, zawodowych, usługowych, rekreacyjnych) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości.
- Podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego poprzez jego rozwój oraz stosowanie priorytetów w ruchu ulicznym, podnoszenie jakości i niezawodności wykonywanych usług, usprawnienie powiązań pomiędzy podsystemami transportu publicznego poprzez budowę zintegrowanych centrów przesiadkowych.
- Rozwój układu drogowego, głównie na kierunkach obwodowych w stosunku do centrum miasta.
- Rozwój ruchu rowerowego i pieszego, w tym zapewnienie systemu dróg rowerowych i parkingów, dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków, usprawnienie węzłów przesiadkowych.
- Stosowanie środków fiskalnych w celu modyfikacji zachowań komunikacyjnych, etapowo: w postaci opłat za parkowanie, a w dalszej perspektywie w postaci opłat za wjazd do centrum.

- Prowadzenie odpowiedniej polityki transportowej, w tym kontrolowanie liczby dostępnych miejsc parkingowych czy wprowadzenie (i egzekwowanie) normatywów parkingowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

6.1 Tereny przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne i wielorodzinne

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

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

- linia zabudowy na obszarach zabudowanych i niezabudowanych, obowiązująca lub nieprzekraczalna, powinna być odpowiednio oddalona od krawędzi jezdni danej kategorii;
- dla zmniejszenia negatywnego oddziaływania ruchu drogowego (hałas, spaliny), linię zabudowy powinno się odsuwać dalej niż wynika to z przepisów, szczególnie dotyczy to dróg klasy G i niższych na obszarach zabudowanych (np. nowa linia zabudowy co najmniej 20 m od krawędzi jezdni);
- w przypadku występowania historycznej linii zabudowy, dla zapewnienia ładu urbanistycznego, powinna ona pozostać bez zmian;
- przy drogach klasy A, S, GP i na głównych ciągach komunikacyjnych – wskazane jest stosowanie pasów zieleni izolacyjnej, tak by zniwelować uciążliwości, szczególnie akustyczne, związane z ruchem drogowym i w ten sposób nie powodować konieczności budowy ekranów akustycznych; natomiast przy



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

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

pozostałych klasach dróg działania takie mogą być rekomendowane w uzasadnionych przypadkach;

- ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz unikanie przejazdów tranzytowych, obsługa terenów przyległych do dróg klasy GP i G powinna odbywać się wyłącznie poprzez skrzyżowania i bezpośrednio z dróg niższych klas lub dróg serwisowych.

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

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

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

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

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

6.2 Tereny przeznaczone pod inwestycje produkcyjne, usługowe i logistyczne

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



Biuro projektu:

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

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

Tabela 6 Tereny inwestycyjne na terenie OF PN 2020

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

Źródło: Opracowanie własne

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

Jednym z zadań podmiotów tworzących PN 2020 jest stwarzanie dogodnych warunków do inwestowania na swoim obszarze. Należy zauważyć, że potencjalny inwestor przede wszystkim zwraca uwagę na dostępność komunikacyjną terenu, na którym planuje zrealizować inwestycję. Dlatego, chcąc wspierać rozwój produkcji, usług i logistyki, gminy w pierwszej kolejności muszą zapewnić połączenie drogowe z terenami inwestycyjnymi. Dobrym przykładem jest gmina Nysa, która już zaplanowała i przymierza się do budowy sieci dróg przy nowopowstałych terenach inwestycyjnych, znajdujących się przy obecnie budowanej obwodnicy Nysy. Pracownikom firm zlokalizowanych na terenach inwestycyjnych należy stworzyć możliwość dotarcia do pracy innym niż samochód środkiem transportu, np. piechotą, rowerem lub komunikacją publiczną.

Podsumowując, najlepiej przeznaczać pod inwestycje tereny położone blisko głównych ciągów drogowych. Ważnym zadaniem gmin jest budowa dróg bezpośrednio na terenach inwestycyjnych, tak aby łączyły one każdą z działek przeznaczonych pod inwestycje z drogą główną. Projektując nowe drogi należy pamiętać, aby projektować przy nich chodniki i ścieżki rowerowe oraz aby umożliwić pracownikom dojeżdżanie do pracy komunikacją zbiorową.



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

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

6.3 Elementy infrastruktury korzystne dla rozwoju gospodarczego OF PN 2020 oraz zapewnienia mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępu do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych.

Na podstawie przeprowadzonych badań, konsultacji społecznych oraz spotkań z ekspertami, wszystkie inwestycje planowane do realizacji w ramach OF PN 2020 podzielono na 6 kategorii:

- budowa i remont dróg,
- budowa centrów przesiadkowych i remont infrastruktury przystankowej,
- budowa nowych miejsc parkingowych,
- budowa ścieżek rowerowych,
- wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach,
- poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej.

Poniżej przedstawiono macierz obrazującą jak realizacja każdej z inwestycji wpłynie na zapewnienie mieszkańcom odpowiedniego poziomu dostępu do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych. Wpływ danej inwestycji na każdy z obszarów został oceniony w skali od 1 do 5.

Tabela 7 Macierz relacji w dostępie mieszkańców do rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych

	Rynek pracy	Usługi edukacyjne	Obiekty kultury i sportu	Obiekty turystyczne	SUMA
Budowa i remont dróg	5	3	4	4	16
Budowa centrów przesiadkowych i remont infrastruktury przystankowej	3	5	3	2	13
Budowa nowych miejsc parkingowych	4	2	4	3	13

Strona 164 z 186

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

Budowa ścieżek rowerowych	2	1	2	4	9
Poprawa bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach	4	5	2	4	15
Poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej	2	5	3	2	12
SUMA	20	21	18	19	

Źródło: Opracowanie własne

Widzimy, że inwestycjami, które w najwyższym stopniu podniosą dostępność rynku pracy, usług edukacyjnych, obiektów kultury i sportu oraz obiektów turystycznych, są: budowa i remonty dróg oraz inwestycje wpływające na wzrost bezpieczeństwa w poruszaniu się po drogach. Do wzrostu dostępności w najmniejszym stopniu przyczynią się inwestycje w ścieżki rowerowe. W wyniku realizacji wszystkich rodzajów inwestycji, w największym stopniu zwiększy się dostęp do usług edukacyjnych i do rynku pracy.



7 Innowacyjne rozwiązania w transporcie publicznym

Biuro projektu:

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

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

Przedstawione poniżej działania poszerzą dostępność i czytelność informacji pasażerskiej oraz zwiększą efektywność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Rezultaty te zostaną osiągnięte poprzez podniesienie atrakcyjności przewozów pasażerskich, co wpłynie również na wzrost konkurencyjności transportu zbiorowego względem indywidualnych pojazdów.

Tele-BUS

Idea systemu Tele-BUS polega na tym, że pasażer chcąc dojechać z punktu A do punktu B na terenie słabo skomunikowanego obszaru, dzwoni do dyspozytora systemu Tele-BUS i zamawia mały autobus na dany dzień i godzinę. W związku z tym, że w podobnych godzinach w różnych punktach czekają inni pasażerowie, którzy zgłosili chęć przejazdu, dyspozytor planuje trasę autobusu, który obsłuży zgłoszenia. Dzięki usłudze Tele-BUS, pasażer zyskuje możliwość ustalenia z przewoźnikiem czasu rozpoczęcia i zakończenia podróży. Nie musi więc dostosowywać się do rozkładów jazdy, nie traci czasu w oczekiwaniu na przyjazd autobusu oraz ma dowolność wyboru przystanku początkowego i końcowego podróży w obrębie obszaru obsługiwanego przez system.

Nowoczesne systemy dystrybucji informacji o ofercie przewozowej

System informacji pasażerskiej nie tylko odgrywa istotną rolę jeśli chodzi o dobrą obsługę pasażerów komunikacji zbiorowej, ale stanowi również jeden z czynników mających wpływ na liczbę osób korzystających z usług transportu publicznego. Prosty, czytelny, zrozumiały i, co bardzo ważne, „przyjazny” system ułatwia pasażerowi wybór najkorzystniejszego połączenia pomiędzy źródłem, a celem podróży. „Najkorzystniejszy” może oznaczać najkrótszy czas podróży, akceptowaną (z reguły najmniejszą) liczbę przesiadek, najkrótszą długość trasy czy najniższą opłatę za podróż.

Ciągły i szybki rozwój systemów telekomunikacyjnych, informatycznych oraz telematycznych umożliwia potencjalnemu pasażerowi uzyskanie wielu informacji o planowanej przez niego podróży **z praktycznie dowolnego miejsca, w którym się znajduje**. Informacje te można uzyskać za pośrednictwem stron internetowych (zarówno w wersjach tradycyjnych, jak i mobilnych) oraz aplikacji na urządzenia przenośne (np. tablety, smartfony).

Serwis internetowy może na przykład zawierać następujące główne bloki tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
- schematy sieci linii komunikacyjnych,



Biuro projektu:

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

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

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

Zaleca się również stosowanie na tablicach rozkładów jazdy QR kodów.

Odczytana przez smartfon informacja przekierowuje użytkownika na wskazaną w kodzie stronę internetową, umożliwiając mu dostęp do dokładniejszej informacji pasażerskiej. Dodatkowo, kod można wygenerować w taki sposób, by wiadomość zawierała numer infolinii pasażerskiej, przekierowanie na adres strony internetowej z umieszczoną mapą najbliższej okolicy lub do wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych.

Oprócz wdrażania nowoczesnych technik informacyjnych, rozbudowie poddać należy także tradycyjny dostęp do informacji podróźnej. Będzie to ważne szczególnie dla osób posiadających **telefon komórkowy pozbawiony możliwości łączenia się z Internetem**. Zadaniem jednostki zarządzającej transportem publicznym powinno być umieszczenie danych kontaktowych, dzięki czemu pasażer będzie mógł uzyskać informację o kursach opóźnionych lub o wystąpieniu awarii danego środka transportu. System ten powinien być **rozszerzony o serwis SMS**. Pasażer, po wysłaniu



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

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

wiadomości z telefonu komórkowego i podaniu w niej numeru przystanku (umieszczonego na tablicy przystankowej z rozkładem jazdy), otrzymywałyby powiadomienie o możliwych lub prognozowanych utrudnieniach w najbliższych połączeniach transportu publicznego. By zwiększyć dostępność takiej formy powiadomień, na przystankowej tablicy z rozkładem jazdy należy także zamieścić numer przystanku zapisany kodem Braille'a. Dzięki temu również osoby niewidome i słabowidzące będą miały dostęp do szerszego zakresu informacji pasażerskiej.

Węzły integracyjne transportu publicznego powinny pełnić rolę bardzo szerokiego dostępu do informacji pasażerskiej. Rosnący obecnie w społeczeństwie trend posiadania urządzeń mobilnych, umożliwiających połączenie się z Internetem sprawia, że należy skupić się na rozwoju **nowoczesnych kanałów dystrybucji informacji**. Stąd działaniem ważnym dla wielu użytkowników urządzeń przenośnych (smartfony, tablety, laptopy, smartwatche) będzie **wyposażanie głównych węzłów przesiadkowych oraz autobusów w urządzenia umożliwiające bezpłatny dostęp do Internetu (Wi-Fi)**. W autobusach, czynnikiem zwiększającym atrakcyjność podróży, oprócz Wi-Fi, będzie instalacja gniazdek USB, umożliwiających doładowanie telefonu. Wraz z rozwojem urządzeń mobilnych posiadanych przez społeczeństwo, nieuchronne stanie się wyposażanie wszystkich środków transportu publicznego w takie technologie. Proponuje się jednak, by ograniczyć dostęp do stron w taki sposób, by możliwe było jedynie połączenie się z wybranymi serwisami informacji o podróżach. Rezultat taki można uzyskać stosując ogólnodostępne oprogramowanie filtrujące zakazane witryny internetowe. Należy zatem zastosować filtr zezwalający na połączenia ze stroną internetową organizatora transportu oraz ze stronami przewoźników i serwisów zawierających wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych. Opcjonalnie można pozwolić na połączenia z **portalami społecznościowymi**. Użytkownicy takich serwisów, po wyrażeniu zgody na subskrypcję, na bieżąco byliby informowani o wszystkich pojawiających się nowościach, np. o aktualizacjach rozkładów jazdy, czy o bieżących utrudnieniach w ruchu transportu publicznego. Posiadanie subskrypcji dużej liczby osób umożliwia także bezpośredni kontakt z pasażerami (**zbiór postulatów, skarg i wniosków**) lub nawet **przeprowadzanie ankiet zachowań transportowych**.

Sukcesywnie w autobusach powinno wymieniać się zwykłe tablice kierunkowe na **elektroniczne wyświetlacze kierunku jazdy z możliwością dynamicznego informowania w trakcie podróży o kolejnych przystankach**. Wdrażane powinny być też tablice elektroniczne bądź monitory LCD (w górnej części pojazdu) wyświetlające przede wszystkim:

- docelowy kierunek jazdy wraz z numerem linii,
- bieżącą lokalizację na trasie,



Biuro projektu:

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

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

- nazwę najbliższego przystanku (wraz z informacją o liniach komunikacyjnych, które również go obsługują),
- aktualną godzinę i datę,
- logo przewoźnika.

W ramach systemów płatności za przejazd należy umożliwić pasażerom **płatność bezdotykową** za pomocą kart płatniczych (**PayPass i PayWave**) oraz za pomocą smartfonów z nadajnikiem **NFC (technologia Near Field Communication)**.

Tabor autobusowy z napędem elektrycznym bateryjnym

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

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

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



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

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

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

Bezpieczeństwo podróży

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

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

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

8 Analiza ekonomiczna planowanych inwestycji liniowych



Biuro projektu:

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

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

8.1 Podstawowe założenia

Opracowanie wykonano na podstawie następujących dokumentów:

- *Przewodnik do Analizy Kosztów i Korzyści projektów inwestycyjnych* – Komisja Europejska, czerwiec 2008.
- *Wytyczne w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód*, MRR wrzesień 2011.
- *Dane stałe do analizy ekonomicznej – aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r.*
- *Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – cz. B Prędkości.*
- *Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2009.
- *Wskaźniki ryzyka wypadków drogowych.*

Ponadto:

- Zgodnie z wytycznymi, analizę ekonomiczną sporządzono dla 25-letniego okresu referencyjnego (okres życia projektu oraz okres jego przygotowania i realizacji). W tym przypadku okres przygotowania i realizacji obejmuje lata 2015-2020. Pierwszy rok eksploatacji to rok 2021, okres ten trwać będzie do roku 2039. Analiza ekonomiczna obejmuje czas 25 lat (2015-2039).
- Przyjęto ekonomiczną stopę dyskonta na poziomie **5,0%**.
- W celu obliczenia wskaźników ekonomicznych nakłady inwestycyjne zostały ujęte w kwotach netto.
- Analizę efektywności ekonomicznej przeprowadzono zgodnie z *Instrukcją oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2009.

Do przeprowadzenia analizy ekonomicznej wykorzystano informacje techniczno-ekonomiczne z różnych źródeł m.in. z badań i obserwacji własnych oraz z danych uzyskanych od poszczególnych Partnerów. Na bazie tych informacji dokonano prognozy kosztów w dwóch wariantach:



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Wariant bezinwestycyjny W0, wariant minimum, obrazujący koszty utrzymania bieżącego, koszty odnowy, koszty remontów cząstkowych drogi z pominięciem kosztów związanych z badaną inwestycją. Wariant ten zakłada zatem sytuację, w której nie przewiduje się prac inwestycyjnych.
- Wariant inwestycyjny WI, określający koszty inwestycyjne, konieczne do poniesienia w kolejnych latach realizacji inwestycji oraz koszty utrzymania nowego lub przebudowywanego odcinka drogi.
- Po ustaleniu wartości korzyści netto, będącej wyrazem różnicy oszczędności użytkowników dróg i środowiska w wariantcie inwestycyjnym, skonstruowano mierniki efektywności planowanej inwestycji.

Wyniki modelu ruchu

Na podstawie wyników prognozy ruchu dla analizowanej sieci drogowej w latach 2015-2039 oszacowana została wielkość średniodobowego ruchu na drogach OF PN 2020. Wielkość ruchu została oszacowana jako średnia z badań pomiarów ruchu wykonanego w ramach I etapu realizacji umowy. Uzyskano wówczas dane dotyczące średniego ruchu z 85 punktów pomiarowych.

Koszty eksploatacji pojazdów

Koszty eksploatacji pojazdów zostały obliczone za pomocą jednostkowych pojazdokilometrów oraz jednostkowych kosztów wypadków drogowych, na podstawie opracowania *Dane stałe do analizy ekonomicznej – aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r.* Za podstawę obliczania kosztów eksploatacji pojazdów przyjęto:

1. Przebiegi pojazdów według pięciu kategorii pojazdów:
 - samochody osobowe [SO],
 - samochody dostawcze [SD],
 - samochody ciężarowe bez przyczep [SCb],
 - samochody ciężarowe z przyczepami [SCp],
 - autobusy [A].
2. Prędkości podróży pojazdów samochodowych V_{pdr} zależne od ukształtowania terenu, cech dróg i natężenia ruchu, wyrażone w km/godz.

Koszty eksploatacji pojazdów dla wariantu bezinwestycyjnego oraz wariantu inwestycyjnego zostały obliczone na podstawie wzoru:



Biuro projektu:

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

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

$$K_e = L * \sum_{j=1}^5 k_{ej} (V_{pdrj}, T, S) * 365 * SDR_j ,$$

gdzie:

K_e – roczne koszty eksploatacji pojazdów samochodowych w [PLN],

$K_{ej}(V_{pdrj}, T, S)$ – jednostkowe koszty eksploatacji grupy pojazdów samochodowych j w funkcji prędkości podróży V_{pdrj} , ukształtowania terenu T i stanu technicznego nawierzchni S w [PLN/km],

SDR_j – średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów j w [poj/dobę],

L – długość odcinka drogi w [km].

Źródło: Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r.

Oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów to różnica kosztów między wariantem bezinwestycyjnym a wariantem inwestycyjnym.

Koszty czasu w przewozach pasażerskich

Koszty czasu w przewozach pasażerskich uwzględnione w Instrukcji oblicza się w oparciu o koszty pracy zdefiniowane przez Główny Urząd Statystyczny. Sumaryczne koszty czasu w wariantach obliczono mnożąc w każdym kolejnym roku analizy roczne przebiegi samochodów osobowych na analizowanych odcinkach dróg, przez jednostkowe koszty czasu w przewozach pasażerskich. Koszty czasu w przewozach pasażerskich dla samochodów osobowych oraz autobusów zostały policzone na postawie wzoru:

$$K_c = L * \sum_{j=1}^2 \frac{k_{cj}}{V_{pdrj}} * 365 * SDR_j ,$$

gdzie:

K_c – roczne koszty czasu w przewozach pasażerskich w [PLN],

k_{cj} – jednostkowy koszt czasu pasażera samochodowego i autobusu w [PLN/godz],

V_{pdrj} – średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdu j w [poj/dobę],

L – długość odcinka drogi w [km].

Źródło: Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r.



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

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

8.2 Koszty czasu w przewozach towarowych

Sumaryczne koszty czasu w wariantach obliczono mnożąc w każdym kolejnym roku analizy roczne przebiegi samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych bez przyczep i samochodów ciężarowych z przyczepami na analizowanych odcinkach dróg, przez jednostkowe koszty czasu przypadające na dany rodzaj pojazdu.

Koszty czasu w przewozach towarowych dla samochodów dostawczych oraz samochodów ciężarowych zostały policzone na podstawie wzoru:

$$K_{ck} = L * \sum_{j=1}^3 \frac{k_{ck}}{V_{pdr j}} * 365 * SDR_j$$

gdzie:

K_{ck} – roczne koszty czasu w przewozach towarowych w [PLN],

k_{ck} – jednostkowy koszt czasu w przewozach towarowych w [PLN/godz],

V_{pdrj} – średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdu j w [poj/dobę],

L – długość odcinka drogi w [km].

Źródło: *Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r.*

8.3 Koszty wypadków drogowych

Koszty wypadków drogowych obliczono na podstawie teoretycznej i prognozowanej liczby wypadków na analizowanym odcinku drogi, które z kolei obliczono za pomocą odpowiednich wskaźników przeliczeniowych, uwzględniających różne warunki drogowo-ruchowe, na podstawie *Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych*, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2009 oraz *Wskaźników ryzyka wypadków drogowych*.

Obliczenia kosztów wypadków drogowych dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych bez przyczep, ciężarowych z przyczepami oraz autobusów zostały dokonane na podstawie wzoru:



Biuro projektu:

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

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

$$K_w = L * w_{wa} * k_w * 365 * \sum_{j=1}^5 \left(\frac{SDR_j}{1000000} \right)$$

gdzie:

K_w – roczne koszty wypadków w [PLN],

k_w – jednostkowy koszt wypadków w [PLN/godz],

w_{wa} – wskaźnik ryzyka wypadków zależnie od warunków drogowo-ruchowych [liczba wypadków/1 000 000 poj.km],

SDR_j – średnie dobowe natężenia ruchu grupy pojazdów j w [poj.dobę],

L – długość odcinka drogi w [km].

Źródło: Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r.

Podstawą analizy kosztów wypadków drogowych jest oszacowanie za pomocą tablicy bazowej liczby wypadków na 1 milion pojazdokilometrów dla wariantu bezinwestycyjnego oraz wariantu inwestycyjnego.

8.4 Koszty emisji toksycznych składników spalin

Koszty emisji toksycznych składników spalin obliczono mnożąc przebiegi pojazdów, przyjęte w prognozowaniu ruchu, i przebiegi pojazdów w każdym roku badanego okresu analizy, przez odpowiedni koszt jednostkowy. Powstały w ten sposób strumienie kosztów uciążliwości toksycznych spalin dla otoczenia drogi. Dokładny przebieg obliczeń przedstawia wzór:



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

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

$$K_s = L * \sum_{j=1}^5 k_{sj} (V_{pdj}, T, S) * 365 * SDR_j,$$

gdzie:

K_s – roczne koszty emisji toksycznych spalin w [PLN],

$K_{ej}(V_{pdj}, T, S)$ – jednostkowe koszty eksploatacji grupy pojazdów samochodowych j w funkcji prędkości podróży V_{pdj} , ukształtowania terenu T i stanu technicznego nawierzchni S w [PLN/km],

SDR_j – średnioroczne dobowe natężenie ruchu grupy pojazdów j w [poj/dobę],

L – długość odcinka drogi w [km].

Źródło: Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych – weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacja cen jednostkowych na poziomie 2008 r., str. 29.

8.5 Koszty użytkowników i środowiska

Roczne koszty użytkowników i środowiska obliczono jako sumę poszczególnych rocznych kosztów:

- eksploatacji pojazdów samochodowych,
- czasu w przewozach pasażerskich,
- czasu w przewozach towarowych,
- wypadków drogowych,
- emisji toksycznych składników spalin,

Dla każdego wariantu osobno: W0 - bezinwestycyjnego, WI – inwestycyjnego. Koszty użytkowników i środowiska zostały obliczone dla obu wariantów na podstawie wzoru:



Biuro projektu:

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

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

$$B_u = b_e + b_c + b_t + (bc_t) + b_w + b_s$$

gdzie:

B_u – roczne koszty użytkowników i środowiska w [PLN],

b_e – roczne koszty eksploatacji pojazdów samochodowych w [PLN],

b_c – roczne koszty czasu w przewozach pasażerskich w [PLN],

b_t – roczne koszty czasu w przewozach towarowych w [PLN],

b_{ct} – roczne koszty czasu w transporcie ciężarowym w [PLN] (w szczególnych przypadkach czasu w transporcie ciężarowym),

b_w – roczne koszty wypadków drogowych w [PLN],

b_s – roczne koszty emisji toksycznych składników spalin w [PLN].

Źródło: Instrukcja oceny efektywności i ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych- weryfikacja metody badań zgodnie z zaleceniami UE oraz aktualizacją cen jednostkowych na poziomie 2008 r., str. 29.



9 Analiza finansowa

Biuro projektu:

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

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

Celem przeprowadzenia analizy finansowej jest obliczenie wskaźników efektywności finansowej projektu. Ponadto, analiza finansowa pozwoli wiarygodnie oszacować wysokość potrzebnego wsparcia, dzięki czemu możliwe będzie określenie czy planowana inwestycja jest finansowo opłacalna. Ponadto, możliwe będzie dokonanie weryfikacji, czy inwestycja jest finansowo trwała, a zatem – czy Beneficjent będzie zdolny do wdrożenia projektu i czy podmioty eksploatujące powstałą infrastrukturę będą generować nadwyżkę finansową wystarczającą do pokrycia kosztów operacyjnych.

W celu wykazania wartości wskaźników określono przede wszystkim:

- ramy finansowe realizacji projektu w zakresie uzasadnienia celowości inwestycji,
- poziom środków finansowych niezbędnych do zrealizowania planowanego przedsięwzięcia.

Przeprowadzając analizę finansową, w pierwszej kolejności określono niezbędne założenia, a następnie dokonano analizy poszczególnych składowych, skupiając się na:

- określeniu nakładów niezbędnych do realizacji planowanej inwestycji,
- kalkulacji kosztów operacyjnych związanych z jej eksploatacją,
- przedstawieniu źródeł finansowania projektu.

Określenie założeń dla analizy finansowej:

- Finansowa stopa dyskonta przyjęta do analizy przeprowadzanej w cenach stałych wynosi 5%,
- Horyzont czasowy (okres odniesienia), który został przyjęty na potrzeby niniejszej analizy obejmuje czas:
 1. Od 2015 do 2017 roku – okres pracy projektowej, czyli opracowanie PB, PW, uzyskanie decyzji ZRID, pozostałymi kosztami około inwestycyjnymi.
 2. Inwestycyjny, w latach 2018-2019, przeznaczony na budowy. Zakłada się, że inwestycja zostanie oddana do eksploatacji od początku następnego roku kalendarzowego po zakończeniu okresu ponoszenia nakładów inwestycyjnych, czyli od 2020 roku.
- Analiza finansowa została sporządzona w cenach stałych (realnych), a więc nieuwzględniających wpływu inflacji.
- Analiza finansowa została sporządzona w PLN.



- Analiza finansowa została sporządzona przy zachowaniu zasad rzetelności oraz ostrożnej wyceny.

Analiza została przeprowadzona dla dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz dla centrów przesiadkowych.

Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

Tabela 8 Założenia do analizy finansowej i ekonomicznej

Wyszczególnienie	Jednostka	Wartość
Stopa dyskontowa	%	5,00%
Rok rozpoczęcia inwestycji	rok	2015
Rok zakończenia inwestycji	rok	2019
Rok rozpoczęcia eksploatacji	rok	2020
Okres projekcji	lat	25

Źródło: Opracowane na podstawie danych otrzymanych od beneficjenta.

9.1 Nakłady na realizację projektu

Na planowane przedsięwzięcie, zgodnie z planem wdrożenia, składają się trzy fazy: faza przygotowawcza (przedinwestycyjna), faza realizacji (rzeczowa realizacja przedsięwzięcia) oraz faza eksploatacji. Jako wydatki rozumie się całkowite koszty ponoszone w pierwszych dwóch fazach przedsięwzięcia (w latach 2015-2019). Łączną wartość całkowitych nakładów inwestycyjnych prezentują poniższe tabele. Wszystkie koszty są kosztami kwalifikowanymi.

Tabela 9 Nakłady na realizację projektu WI

Inwestycja	Jednostka	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019
Roboty budowlano-montażowe	PLN	6 588 445,23	13 176 890,47	32 655 772,03	195 361 723,92	325 125 449,64
Koszty inwestycji netto	PLN	6 588 445,23	13 176 890,47	32 655 772,03	195 361 723,92	325 125 449,64
VAT	PLN	1 515 342,40	3 030 684,81	7 510 827,57	44 933 196,50	0,00
Koszty inwestycji brutto	PLN	8 103 787,64	16 207 575,28	40 166 599,60	240 294 920,43	325 125 449,64

Źródło: Opracowanie własne

Trzecia faza realizacji inwestycji (faza eksploatacyjna) charakteryzuje się ponoszeniem nakładów odtworzeniowych związanych z realizacją inwestycji. Koszty zabiegów utrzymania obliczono w oparciu o bazy danych IBDIM.



Do nakładów odtworzeniowych w infrastrukturze drogowej zaliczamy remonty okresowe oraz cząstkowe.

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

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

9.2 Program sprzedaży. Kalkulacja przychodów ze sprzedaży

Z uwagi na to, że przedmiotem analizy są przede wszystkim drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne, na których nie są pobierane opłaty za przejazd, przychody ze sprzedaży nie będą występować.

9.3 Określenie luki w finansowaniu

Artykuł 55 ust. 2 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. utrzymuje metodę luki w finansowaniu, jako podstawę obliczania dotacji z Funduszy Strukturalnych dla wszystkich projektów generujących dochody. Przepis ten nie ma zastosowania w następujących przypadkach:

- Projekty, które nie generują dochodu.
- Projekty, których dochody nie pokrywają w pełni kosztów operacyjnych.
- Projekty podlegające zasadom pomocy publicznej.

„Zgodnie z art. 55 ust. 1 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 poprzez projekt generujący dochód (w ang. Wersji Rozporządzenia – przychód) należy rozumieć jakąkolwiek operację w infrastrukturę, korzystanie, z której podlega opłatom ponoszonym bezpośrednio przez korzystających lub jakąkolwiek operację pociągającą za sobą sprzedaż gruntu lub budynków lub dzierżawę gruntu lub najem budynków, lub jakiegokolwiek inne odpłatne świadczenie usług.”

W omawianym projekcie, osoby korzystające z infrastruktury nie będą ponosiły bezpośrednich opłat za używanie drogi, w związku z tym zaliczamy ten projekt do grupy projektów niegenerujących dochodu.

10 Wyniki analizy ekonomicznej



10.1 Analiza kosztów i korzyści

Biuro projektu:

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

Wskaźniki ENPV i ERR

Wartość ENPV stanowią zdyskontowane oszczędności uzyskane w wyniku realizacji inwestycji, po pomniejszeniu ich o zdyskontowane nakłady inwestycyjne oraz utrzymania drogi netto. Dodatnia wartość ENPV informuje o opłacalności ekonomicznej inwestycji, co oznacza, że zdyskontowane korzyści przewyższają zdyskontowane nakłady. Na podstawie poniesionych kosztów netto inwestycji oraz wyliczonych oszczędności netto użytkowników obliczono ekonomiczną wartość bieżącą, ekonomiczną stopę zwrotu oraz określono stosunek uzyskanych korzyści do poniesionych nakładów.

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

Poniżej przedstawiono strukturę osiągniętych korzyści związanych z realizacją projektu

Tabela 10 Struktura osiągniętych korzyści

Rok	Oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów	Oszczędności kosztów czasu w przewozach pasażerskich	Oszczędności kosztów czasu w przewozach towarowych	Oszczędności kosztów wypadków drogowych	Oszczędności emisji toksycznych składników spalin	Razem	Zdyskontowane
2019	-70 397 269	-97 042 216	122 413 771	168 047 694	1 925 356	124 947 335	97 899 507
2020	-75 677 694	-111 112 155	127 431 439	172 871 226	1 673 598	115 186 414	85 953 876
2021	-80 958 120	-125 923 402	132 655 383	177 825 400	1 421 839	105 021 101	74 636 536
2022	-86 238 545	-141 457 530	138 040 780	182 913 894	1 170 081	94 428 681	63 913 048
2023	-90 893 474	-157 788 329	142 623 218	188 218 859	-1 154 672	81 005 603	52 216 934
2024	-96 258 984	-170 384 681	148 169 343	194 016 812	-1 291 902	74 250 589	45 583 420
2025	-96 456 629	-173 427 264	153 897 987	199 949 639	-1 429 132	82 534 601	48 256 272
2026	-96 654 273	-176 538 605	159 862 985	199 704 436	-1 566 363	84 808 180	47 224 368
2027	-95 950 753	-178 351 717	165 343 661	204 802 601	-1 703 593	94 140 199	49 924 557
2028	-92 228 759	-180 566 770	170 423 290	210 009 651	-1 840 823	105 796 588	53 434 466
2029	-105 549 977	-139 203 420	190 164 154	219 577 463	-1 760 455	163 227 765	78 515 346
2030	-88 199 704	-185 830 128	210 633 031	229 932 206	-1 680 087	164 855 318	75 522 121
2031	-70 849 431	-234 383 336	231 910 914	233 009 015	-1 599 719	158 087 443	68 973 028

**Biuro projektu:**

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

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

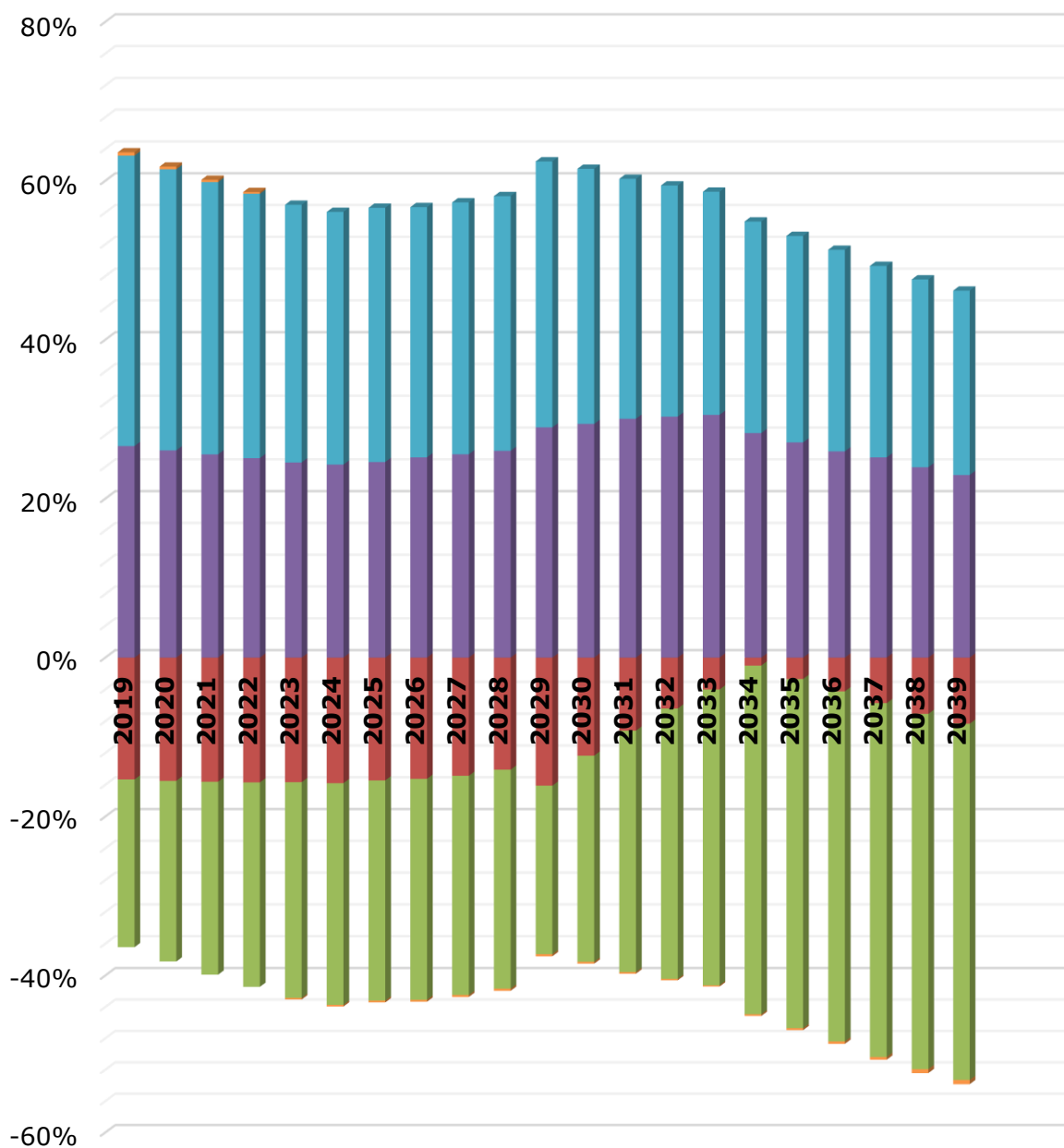
Rok	Oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów	Oszczędności kosztów czasu w przewozach pasażerskich	Oszczędności kosztów czasu w przewozach towarowych	Oszczędności kosztów wypadków drogowych	Oszczędności emisji toksycznych składników spalin	Razem	Zdyskontowane
2032	-53 499 159	-284 859 829	253 955 439	243 577 799	-1 519 351	157 654 899	65 508 867
2033	-36 148 886	-337 390 827	276 857 254	254 400 578	-1 438 983	156 279 136	61 844 961
2034	-9 620 633	-430 399 045	276 795 435	260 822 450	-2 058 007	95 540 200	36 008 096
2035	-27 321 657	-449 521 157	276 656 853	265 475 967	-2 677 031	62 612 974	22 474 449
2036	-45 022 682	-470 265 587	276 437 748	270 206 214	-3 296 055	28 059 638	9 592 184
2037	-62 723 706	-490 471 352	276 843 038	264 742 855	-3 915 079	-15 524 245	-5 054 249
2038	-80 424 731	-511 210 773	273 085 209	269 374 172	-5 798 783	-54 974 906	-17 045 954
2039	-98 047 981	-531 759 647	271 690 595	274 150 544	-6 451 151	-90 417 641	-26 700 580

Źródło: Opracowanie własne

Zwiększone koszty eksploatacyjne pojazdów, koszty czasu w przewozach pasażerskich oraz koszty emisji toksycznych składników spalin wynikają z zwiększonej długości dróg oraz zwiększonej ruchliwości mieszkańców będących pochodną planu budowy obwodnic.



Wykres 1 Graficzne przedstawienie struktury korzyści



Biuro projektu:

48-300 Nysa

ul. Kolejowa 15

tel. 77 4080552

biuro@partnerstwo-nyskie2020.pl

partnerstwo-nyskie2020.pl

- Oszczędności emisji toksycznych składników spalin
- Oszczędności kosztów wypadków drogowych
- Oszczędności kosztów czasu w przewozach towarowych
- Oszczędności kosztów czasu w przewozach pasażerskich
- Oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów



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

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

Tabela 11 Wskaźniki ekonomiczne inwestycji

Rok	Koszty netto [NC] (po korektach fiskalnych)	Oszczędności użytkowników netto [NB]	Wartość netto [NV]	Roczne zdyskontowane korzyści netto przy współczynnikach stopy dyskontowej r:					EIRR
				4,00%	5,00%	7,00%	9,00%	12,00%	
2 015	-5 270 756		-5 270 756	-5 068 035	-5 019 768	-4 925 940	-4 835 556	-4 706 032	-4 151 816
2 016	-10 541 512		-10 541 512	-9 746 221	-9 561 462	-9 207 365	-8 872 580	-8 403 629	-6 540 836
2 017	-26 124 618		-26 124 618	-23 224 690	-22 567 427	-21 325 470	-20 172 998	-18 594 987	-12 768 663
2 018	-156 289 379		-156 289 379	-133 596 816	-128 579 659	-119 232 419	-110 719 336	-99 324 726	-60 171 399
2 019	-260 100 360	124 947 335	-135 153 024	-111 085 934	-105 895 931	-96 362 239	-87 840 193	-76 689 456	-40 987 514
2 020	54 396 610	115 186 414	169 583 024	134 023 927	126 545 463	113 000 329	101 116 816	85 916 038	40 511 035
2 021	-1 233 855	105 021 101	103 787 246	78 869 777	73 759 658	64 633 481	56 775 178	46 948 079	19 529 904
2 022	-1 233 855	94 428 681	93 194 826	68 096 547	63 077 927	54 240 237	46 771 341	37 639 827	13 813 798
2 023	-1 233 855	81 005 603	79 771 748	56 046 572	51 421 580	43 390 545	36 729 129	28 766 492	9 313 986
2 024	7 135 330	74 250 589	81 385 919	54 981 411	49 963 894	41 372 474	34 378 292	26 204 088	7 485 156
2 025	-12 599 545	82 534 601	69 935 056	45 428 479	40 889 579	33 225 641	27 102 131	20 104 657	5 066 543
2 026	-1 233 855	84 808 180	83 574 325	52 200 277	46 537 311	37 108 000	29 713 575	21 451 448	4 769 302
2 027	54 396 610	94 140 199	148 536 809	89 207 358	78 772 241	61 637 495	48 449 535	34 040 803	6 676 997
2 028	-1 233 855	105 796 588	104 562 733	60 382 373	52 811 286	40 551 231	31 290 028	21 395 607	3 702 450
2 029	-76 782 265	163 227 765	86 445 500	48 000 118	41 581 764	31 331 827	23 732 578	15 793 270	2 411 125
2 030	-1 233 855	164 855 318	163 621 463	87 358 837	74 956 878	55 424 251	41 211 299	26 690 205	3 594 867
2 031	7 135 330	158 087 443	165 222 773	84 820 951	72 086 149	52 305 299	38 178 551	24 063 762	2 859 418
2 032	-1 233 855	157 654 899	156 421 044	77 213 826	64 996 175	46 279 343	33 160 282	20 340 928	2 132 397
2 033	-1 233 855	156 279 136	155 045 281	73 591 068	61 356 682	42 871 312	30 154 705	18 001 808	1 664 932
2 034	54 396 610	95 540 200	149 936 810	68 429 203	56 509 607	38 746 521	26 753 358	15 543 464	1 268 269
2 035	-12 599 545	62 612 974	50 013 429	21 947 573	17 951 939	12 078 898	8 187 102	4 629 224	333 238
2 036	-1 233 855	28 059 638	26 825 783	11 319 284	9 170 391	6 054 932	4 028 742	2 216 950	140 795
2 037	-1 233 855	-15 524 245	-16 758 100	-6 799 203	-5 455 957	-3 535 069	-2 308 954	-1 236 546	-69 282
2 038	7 135 330	-54 974 906	-47 839 576	-18 663 246	-14 833 517	-9 431 411	-6 047 159	-3 151 772	-155 794
2 039	-76 782 265	-90 417 641	-167 199 906	-62 719 494	-49 374 596	-30 806 445	-19 389 811	-9 835 251	-428 909



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

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

Rok	Koszty netto [NC] (po korektach fiskalnych)	Oszczędności użytkownikom netto [NB]	Wartość netto [INV]	Roczne zdyskontowane korzyści netto przy współczynnikach stopy dyskontowej r:					EIRR
				4,00%	5,00%	7,00%	9,00%	12,00%	26,95%
ENPV				741 013 941	641 100 205	479 425 458	357 546 055	227 804 250	
IRR				26,95%					
B/C				3,03	2,84	2,52	2,24	1,89	1,00

Źródło: Opracowanie własne

Z powyższych wyliczeń wynika, że w ciągu całego okresu funkcjonowania, projekt przyniesie w strumień korzyści, pozwalający zarówno na odzyskanie nakładów początkowych, zrealizowanie zysków na założonym poziomie (równym przyjętej stopie dyskontowej) oraz zapewniający margines bezpieczeństwa w postaci nadwyżki korzyści ekonomicznych. Dla analizowanej inwestycji wielkość ta jest dodatnia i kształtuje się na odpowiednim poziomie, zatem przyjęte do analizy założenie zostało spełnione.

EIRR jest stopą graniczną, przy której bieżąca wartość przyszłych przychodów jest równa poniesionym nakładom. Miernik ten określa zatem maksymalną stawkę procentową jaką projekt może zapłacić za wykorzystanie środków, jeżeli ma odzyskać zainwestowane środki i poniesione w ciągu całego okresu funkcjonowania koszty. Wskaźnik EIRR został obliczony i jest wielkością przewyższającą stopę dyskonta na poziomie 5%, której osiągnięcie gwarantuje opłacalność inwestycji.

Wskaźnik B/C

Wskaźnik BCR jest wskaźnikiem wyrażającym stosunek sumy zdyskontowanych rocznych korzyści do sumy zdyskontowanych rocznych kosztów drogowych netto w badanym okresie. Inwestycja jest efektywna przy założonych stopach dyskonta, gdy BCR jest większe bądź równe jedności. Na podstawie przeprowadzonej analizy można jednoznacznie stwierdzić, że dla tego projektu wskaźnik BCR jest wyższy od jedności dla wszystkich wariantów inwestycyjnych.



Wykres 2 Zestawienie wszystkich kosztów i korzyści projektu

Biuro projektu:

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

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



■ Koszty netto [NC](po korektach fiskalnych) ■ Oszczędności użytkowników netto [NB]

Źródło: Opracowanie własne