Tabela 3. Łączna liczba pasażerów linii MZK Nysa w zależności od dnia tygodnia

Linia	Łączna wielkość napełnień		
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela
A1	1 489	533	299
A2	1 125	---	---
B1	1 402	593	329
B2	712	332	206
B3	137	---	---
B4	201	---	---
C1	748	284	164
C2	735	398	229
D1	236	---	---
D2	297	---	---
E1	743	281	201
E2	951	276	155
Razem	***8 776***	***2 697***	***1 583***

Źródło: Opracowanie własne na podstawie wyników badań

Z powyższej tabeli wynika, że odsetek pasażerów korzystających w sobotę z usług MZK wynosi 30,7% liczby pasażerów dnia roboczego, natomiast dla niedzieli wskaźnik ten wynosi 18,0%. Oznacza to, że oferta MZK jest zdecydowanie sprofilowana pod podstawowe potrzeby komunikacyjne, zakładające dowozy i odwozy ze szkoły i pracy.

Z powyższej tabeli wynika, że w przeciągu 1 tygodnia[48] z usług MZK Nysa korzysta średnio 48 160 pasażerów.

Dla obliczenia wielkości przejazdów w skali całego 2014 roku, przyjęto (dla wybranych okresów) następujące, zawyżone bądź zaniżone, kryteria napełnień:

- Letnie wakacje szkolne (28.06-01.09.2014 r.): 70% napełnienia pojazdów dla danego dnia (względem przeprowadzonych wyników badań);
- Ferie zimowe (15.02-02.03.2014 r.), ferie wielkanocne (17-22.04.2014 r.), ferie świąteczne (20-31.12.2014/01.01.2015 r.), „długie weekendy" (01-04.05.2014 r., 19-22.06.2014 r., 08-11.11.2014 r.), okres od Nowego Roku do Święta Trzech Króli (01-06.01.2014 r.): 80% napełnienia pojazdów dla danego dnia;
- Okres związany z Dniem Wszystkich Świętych (01-02.11.2014 r.): 150% napełnienia pojazdów względem wyników napełnień dla dnia roboczego[49].

[48] Dotyczy to okresu w trakcie trwania roku szkolnego.

[49] We wszystkich pozostałych przypadkach – przyjęto kryteria właściwe dla danych dni tygodnia. Tj. np. jeśli „długi weekend" 8-11.11.2014 złożył się okres od soboty (8.11) do wtorku (11.11), to do obliczeń przyjęto 80% podstawowego wskaźnika napełnień z soboty dla dn. 8.11, 80% podstawowego wskaźnika z niedzieli dla dn. 9.11 i 11.11 (licząc dzień świąteczny tak jak niedzielę) i 80% podstawowego wskaźnika z dnia roboczego dla dn. 10.11.

Dwie kolejne tabele przedstawiają wielkości zaniżonych i zawyżonych wskaźników napełnień, a także liczbę dni w skali roku z zawyżonymi i zaniżonymi wskaźnikami napełnień.

Tabela 4. Liczba pasażerów w dniach z zawyżonymi i zaniżonymi wskaźnikami napełnień

Wskaźnik napełnień	Liczba pasażerów[50]		
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela/święto
70%	6 143	1 888	1 108
80%	7 021	2 158	1 266
100%	***8 776***	2 697	1 583
150%	13 164	Nie dotyczy	

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5. Liczba dni z zawyżonymi i zaniżonymi wskaźnikami napełnień w 2014 r.

Wskaźnik napełnień	Liczba dni			*RAZEM*
	Dzień roboczy	Sobota	Niedziela/święto	
70%	44	10	11	65
80%	24	10	19	53
100%	***185***	***30***	***30***	***245***
150%	2	Nie dotyczy		2
RAZEM	*255*	*50*	*60*	*365*

Źródło: Opracowanie własne

Przyjmując powyższe kryteria – łączna szacunkowa liczba pasażerów MZK Nysa w 2014 r. wyniesie 2 293 786 osób.

Biorąc pod uwagę czynniki, które będą wpływać niekorzystnie na zmianę liczby pasażerów MZK Nysa – takie jak przewidywany dalszy spadek liczby mieszkańców obszaru objętego planem transportowym, postępujące „starzenie się" społeczeństwa (wzrost odsetka mieszkańców cechujących się niewielką mobilnością) oraz szacowany dalszy gwałtowny wzrost liczby prywatnych samochodów[51] – należy spodziewać się spadku liczby pasażerów MZK w kolejnych latach, mimo ogólnej wzrastającej mobilności polskiego społeczeństwa.

[50] Po zaokrągleniu do pełnych liczb.

[51] Zgodnie z prognozą GDDKiA z 2005 r., liczba samochodów w 2030 r. w Polsce wynosić będzie ok. 29,8 mln. Przy czym należy zauważyć, iż rzeczywista liczba zarejestrowanych samochodów w Polsce (19,4 mln na koniec 2013 r.) już przekroczyła szacunki GDDKiA (18,6 mln w 2015 r.).

Jedyną receptą na powstrzymanie spadku liczby pasażerów MZK, a nawet – wzrost liczby pasażerów, jest realizacja sformułowanych we wcześniejszej części raportu działań inwestycyjnych (oraz, równolegle, innych działań związanych ze znaczącą poprawą oferty MZK).

3.2.3.2 Oszacowanie liczby pasażerów MZK Nysa do roku 2030

Dla oszacowania liczby pasażerów MZK w kolejnych latach, założono trzy scenariusze wydarzeń:

- Pesymistyczny – brak lub realizacja co najwyżej pojedynczych postulatów związanych z poprawą oferty MZK: spadek liczby podróżnych o 2% rok do roku;
- Realistyczny – realizacja części postulatów: spadek liczby podróżnych o 0,5% rok do roku;
- Optymistyczny – realizacja wszystkich lub większości postulatów: wzrost liczby podróżnych o 1% rok do roku.

Zmianę liczby podróżnych w oparciu o każdy z ww. scenariuszy obrazuje poniższa tabela.

Tabela 6. Prognoza zmiany liczby pasażerów MZK Nysa w perspektywie do 2030 r.

ROK	Liczba pasażerów[52] w zależności od realizacji scenariusza		
	Scenariusz pesymistyczny	Scenariusz realistyczny	Scenariusz optymistyczny
2014	2 293 786	2 293 786	2 293 786
2015	2 247 910	2 282 317	2 316 723
2016	2 202 952	2 270 905	2 339 891
2017	2 158 893	2 259 551	2 363 290
2018	2 115 715	2 248 253	2 386 923
2019	2 073 401	2 237 012	2 410 792
2020	2 031 933	2 225 827	2 434 900
2021	1 991 294	2 214 698	2 459 249
2022	1 951 468	2 203 624	2 483 842
2023	1 912 439	2 192 606	2 508 680
2024	1 874 190	2 181 643	2 533 767
2025	1 836 706	2 170 735	2 559 104
2026	1 799 972	2 159 881	2 584 695

[52] Po zaokrągleniu do pełnych liczb.

ROK	Liczba pasażerów[52] w zależności od realizacji scenariusza		
	Scenariusz pesymistyczny	Scenariusz realistyczny	Scenariusz optymistyczny
2027	1 763 973	2 149 082	2 610 542
2028	1 728 693	2 138 336	2 636 648
2029	1 694 119	2 127 645	2 663 014
2030	1 660 237	2 117 006	2 689 644

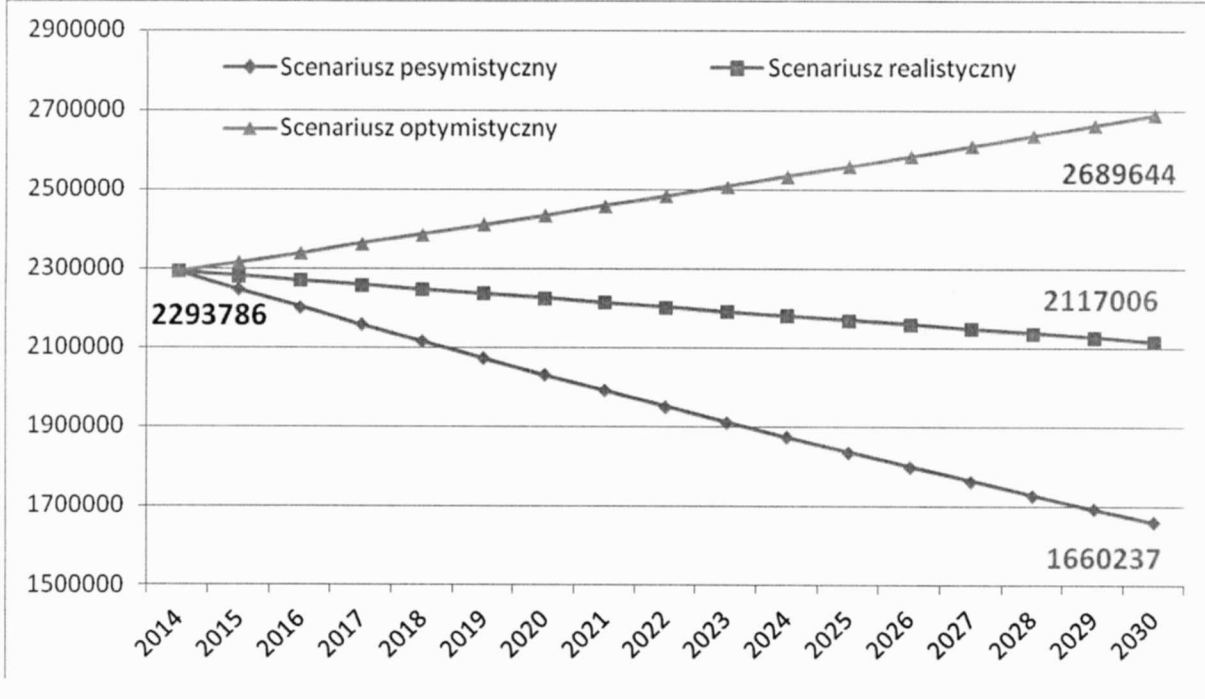
Źródło: Opracowanie własne

Z powyższej tabeli wynika, że w zależności od realizacji danego scenariusza, liczba pasażerów MZK Nysa w 2030 r. wyniesie:

- w scenariuszu pesymistycznym: 72,4% liczby pasażerów z roku 2014;
- w scenariuszu realistycznym: 92,3% liczby pasażerów z roku 2014;
- w scenariuszu optymistycznym: 117,2% liczby pasażerów z roku 2014.

Ww. tendencje, zilustrowane są dodatkowo na rysunku poniżej.

Rysunek 2. Prognoza zmiany liczby pasażerów MZK Nysa w perspektywie do 2030 r.



Źródło: Opracowanie własne

Podkreślić należy raz jeszcze bardzo wyraźnie, że tylko pogłębiony proces inwestycyjny (związany m.in. z pełnym odnowieniem taboru), w połączeniu z poprawą oferty MZK także w innych, „pozainwestycyjnych" obszarach (takich jak np. integracja taryfowo-biletowa

pomiędzy transportem kolejowym i autobusowym) pozwoli na powstrzymanie trendu spadkowego liczby pasażerów MZK Nysa.

3.2.3.3 Centra ruchotwórcze

Jako uzupełnienie podanych powyżej ogólnych warunków poprawnego rozwoju komunikacji miejskiej w Nysie, w kolejnej tabeli podany jest szczegółowy wykaz kluczowych na terenie miasta centrów ruchotwórczych.

Tabela 7. Ośrodki, generujące ruch podróżnych w mieście Nysa

L.p.	Nazwa	Adres
	SZKOŁY	
1	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	Grodzka 19
2	Wyższa Szkoła Teologiczno - Humanistyczna p.k. Nysa	Poznańska 1
3	Technikum nr 3	Plac Władysława Sikorskiego
4	Zespół Szkół Sportowych	Bramy Grodkowskiej 4
5	Zespół Szkół i Placówek Oświatowych	Rodziewiczówny 1
6	Publiczna Szkoła Podstawowa	Domaszkowice 47
7	Szkoła Podstawowa nr 3	Krawiecka 6
8	Szkoła Podstawowa nr 10	11 listopada 6
9	Szkoła Podstawowa nr 5	Emilii Gierczak 8
10	Szkoła Podstawowa n 1 im. Kawalerów Orderu Uśmiechu	Bohaterów Warszawy 7
11	Gimnazjum nr 1 im. Tadeusza Kościuszki	Daniela Chodowieckiego 7
12	Gimnazjum nr 2 im. Karpatczyków	Prusa 14
13	I LO Carolinum, Gimnazjum nr 4	Jana III Sobieskiego 2
14	Gimnazjum Dieciezjalne	Świętego Piotra 1
15	Gimnazjum nr 6 Zespołu Szkół Specjalnych	Wojska Polskiego 31
16	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 3	Fryderyka Szopena 4
17	Technikum nr 1	Władysława Orkana 6
18	Technikum Uzupełniające Dla Dorosłych	Kościuszki 4
19	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa	Armii Krajowej 7
20	Państwowa wyższa Szkoła Zawodowa	Obrońców Tobruku 5
21	Wyższa Szkoła Zawodowa	Kornela Ujejskiego 12
22	Europejskie Centrum Kształcenia PASCAL	Wrocławska 11
23	The underground	Edumnda Jana Osmańczyka 18A
24	Dom Misyjny Dobrego Pasterza	Rodziewiczówny 15
25	Perfect Szkoła Językowa	Sudecka 11
26	Akademia Językowa Euro	Celna 8/1b
27	Universum Dariusz Pięch	Plac Staromiejski 9
28	Spiker. Centrum jęz. angielskiego	Fryderyka Szopena 19
29	Ale jazda. Ośrodek Szkolenia kierowców	Piastowska 19
30	L Prawko	Poznańska 1
31	Nauka jazdy „Talar"	Księdza Norberta Bończyka 5
32	„Lider" Nauka Jazdy	Chodowieckiego 7
33	LOK Liga Obrony Kraju. Szkolenia kierowców	Józefa Poniatowskiego 3
34	Ośrodek Szkolenia Kierowców FAWORYT	Szopena 13/2
35	Auto – Plusz. Ośrodek szkolenia kierowców	Kościuszki 10
36	Vexi. Ośrodek szkolenia kierowców	Stanisława Moniuszki 4
	URZĘDY	
1	Urząd Miejski	Kolejowa 15
2	Urząd Celny	Otmuchowska 50
3	Powiatowy Urząd Pracy	Słowiańska 19
4	Urząd Skarbowy	Bogusława Krzywoustego 23
5	Sąd Rejonowy	Plac Kościelny 6
6	Prokuratura Rejonowa	Bohaterów Warszawy 32
7	Starostwo Powiatowe	Stanisława Moniuszki 9-10
8	Straż Miejska	Kolejowa 15
9	ZUS	Armii Krajowej 3
10	Urząd Pocztowy nr 1	Bolesława Krzywoustego 21
11	Urząd Pocztowy nr 3	Marsz. Józefa Piłsudskiego 31a

L.p.	Nazwa	Adres
12	Urząd Pocztowy nr 4	22 Stycznia 14
	SKLEPY WIELKOPOWIERZCHNIOWE	
1	„Biedronka"	Wincentego Kadłubka
2	„Biedronka"	Plac Jana Kilińskiego
3	„Biedronka"	Karola Miarki 8
4	„Biedronka"	Bolesława Prusa 9
5	„Lidl"	Marszałka Józefa Piłsudskiego 7
6	„Castorama"	Krasińskiego 31
7	„Vendo Park Nysa"	Marszałka Józefa Piłsudskiego 41
	SZPITALE	
1	Szpital Miejski ZOZ	Bohaterów Warszawy 23
	KOŚCIOŁY	
1	Parafia św. Jakuba Starszego Apostoła i św. Agnieszki Panny Męczennicy	Plac Katedralny
2	Parafia św. Dominika	Bartosza Głowackiego 12
3	Parafia św. Franciszka z Asyżu	Bramy Grodkowskiej 5
4	Parafia św. Elżbiety Węgierskiej	Aleja Wojska Polskiego 31
5	Parafia św. Jana Chrzciciela i św. Mikołaja	Księdza Piotra Ściegiennego 5
6	Parafia Matki Boskiej Bolesnej	Rodziewiczówny 3
7	Parafia św. ap. Piotra i Pawła	Bracka 18
8	Zbór Zielonoświątkowy Zbór	Daniela Chodowieckiego 2
	DUŻE OBIEKTY SPORTOWE I KULTURALNE	
1	Ognisko Artystyczne	Grodzka 19
2	Państwowa Szkoła Muzyczna I i II st.im. Witolda Lutosławskiego	Rynek Solny 2
3	Muzeum w Nysie	Biskupa Jarosława 11
4	Miejska i Gminna Biblioteka Publiczna	Sukiennicza 2
5	HALA Sportowa PWSZ	Otmuchowska
6	Kazamaty Jazz Club& Restaurant	Piastowska 19
7	Fabryka – klub studencki	Mariacka 16C
8	Impresja	Rynek
9	Parys – siłownia	Józefa Poniatowskiego 3
10	Szpula – klub muzyczny	Aleja Józefa Lompy 3

Źródło: Opracowanie własne

3.2.3.4 Centrum przesiadkowe

Już w opracowaniu dla pierwszego etapu pracy, jako zasadniczy problem w zakresie organizacji komunikacji miejskiej w Nysie wskazane zostało zagadnienie nie wiązania rozkładu jazdy z jednej strony miasta z rozkładem po jego przeciwnej stronie. Rozwiązaniem tego problemu jest oczywiście ograniczenie relacji danej linii do jednej strony miasta + ew. obszar Nysy, oznacza to jednak zwiększenie zapotrzebowania na tabor i koszty eksploatacyjne (wozokm.). Rozwiązaniem w tej mierze może być organizacja „Centrum przesiadkowego", w którym spotykałyby się wybrane linie, zatrzymując się na określony, krótszy albo dłuższy postój, zależnie od relacji i długości danego kursu.

Logicznym rozwiązaniem wydaje się tutaj lokalizacja takiego centrum przed dworcem kolejowym. Fakt, że w jego pobliżu zatrzymują się także autobusy regionalne, tym bardziej uzasadnia lokalizację centrum przesiadkowego właśnie w tym rejonie: determinuje bowiem konieczność utworzenia zintegrowanego węzła przesiadkowego, w obrębie którego autobusy miejskie i regionalne korzystałyby z tej samej infrastruktury peronowo-przystankowej, a dodatkowym atutem utworzenia węzła byłaby możliwość wprowadzenia jednolitego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, z której korzystałby zarówno transport kolejowego, jak i wszystkie podsystemy transportu drogowego.

Okolice dworca kolejowego i autobusowego to jedyne zasadne miejsce do utworzenia ww. centrum przesiadkowego – trudno wskazać inną znaczącą lokalizację, w której można byłoby utworzyć taki węzeł przesiadkowy.

Utworzenie centrum przesiadkowego na opisanych wyżej zasadach (bez „dzielenia" linii i tworzenia nowych linii, ale z wprowadzeniem – adekwatnie do potrzeb – krótszych lub dłuższych postojów) z jednej strony ułatwi organizację skomunikowań pomiędzy poszczególnymi liniami MZK, a z drugiej strony – ułatwi synchronizację rozkładów z rozkładami pociągów i autobusów regionalnych. Przy obecnym układzie linii komunikacyjnej, praktycznie wszystkie linie zawierające się w sieci MZK Nysa będą obsługiwać centrum przesiadkowe w rekomendowanej lokalizacji[53].

3.2.3.5 Docelowa sieć komunikacyjna

Sieć komunikacyjna obszaru objętego planem transportowym obejmuje – zgodnie z treścią porozumienia zawartego pomiędzy gminami Nysa i Otmuchów[54] – całość obszaru ww. gmin. Opisany wyżej proponowany model funkcjonowania centrum przesiadkowego (brak „podziału" linii na dwie niezależne relacje) powoduje jednocześnie, iż – za wyjątkiem modyfikacji tras polegającej na zajeżdżaniu linii obsługujących rejon dworców do centrum przesiadkowego – nie jest rekomendowana modyfikacja obecnego układu linii komunikacyjnych MZK.

Obecna sieć komunikacyjna (układ linii komunikacyjnych MZK, przedstawiony w pkt. 3.2, a także na mapie stanowiącej załącznik do planu) nie wymaga zmian. Zarówno poszczególne części miasta Nysy są ze sobą dobrze skomunikowane, jak i wystarczająco rozbudowana jest sieć połączeń pomiędzy miastem Nysa i obszarem wiejskim gm. Nysa, a także pomiędzy obszarami gmin Nysa i Otmuchów. Rekomendowana jest natomiast zmiana godzin kursowania i częstotliwości kursowania w obrębie istniejącej sieci komunikacyjnej – co wskazane zostało szczegółowo w pkt. 3.2.2.2.

4. Tendencje demograficzne

Według stanu na 31.12.2013 r., na terenie Nysy zameldowanych było 44 899 mieszkańców. Nysa jest trzecim największym miastem na terenie woj. opolskiego, po Opolu (120 tys. mieszkańców) i Kędzierzynie-Koźlu (63 tys.).

Na obszarze objętym planem transportowym zameldowanych było, według stanu na koniec 2013 r., 72 035 osób: 58 132 osoby na terenie gminy miejsko-wiejskiej Nysa i 13 903 osoby na terenie gminy miejsko-wiejskiej Otmuchów. Było to 51,2% łącznej liczby mieszkańców powiatu nyskiego (140 628 tys. mieszkańców na koniec 2013 r.) i 7,2% liczby mieszkańców woj. opolskiego (1,004 mln mieszkańców na koniec 2013 r.).

---

[53] Wyjątek stanowić będą jedynie linie B2 i B4, nie obsługujące (według stanu na 1.01.2015 r.) rejonu dworców kolejowego i autobusowego.

[54] Porozumienie Międzygminne z dnia 1 marca 2007 pomiędzy Gminą Nysa i Gminą Otmuchów..., op.cit.

W perspektywie ostatniej dekady wyraźnie zmniejszyła się liczba mieszkańców obu gmin wchodzących w skład planu transportowego. Wskaźnik spadku liczby mieszkańców tego obszaru był nieznacznie niższy w porównaniu ze wskaźnikiem spadku liczby mieszkańców dla całego woj. opolskiego.

Tabela 8. Zmiana liczby mieszkańców w perspektywie lat 2004-13

Obszar	Liczba mieszkańców 31.12.2004	Liczba mieszkańców 31.12.2013	Zmiana liczby mieszkańców 2013/2004
Województwo Opolskie	1 051 531	1 004 416	-4,5%
Powiat nyski	146 853	140 628	-4,2%
Nysa (cała gmina)	60 306	58 132	-3,6%
Nysa – miasto	47 793	44 899	-6,1%
Nysa – obszar wiejski	12 513	13 233	+5,8%
Otmuchów – cała gmina	14 338	13 903	-3,0%
Otmuchów – miasto	5 317	5 068	-4,7%
Otmuchów – obszar wiejski	9 021	8 835	-2,0%
Obszar planu transportowego	**74 644**	**72 035**	**-3,5%**

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Wskaźniki demograficzne dla obszaru objętego planem transportowym (jak i dla całego woj. opolskiego) są znacznie mniej korzystne niż wskaźniki demograficzne dla całej Polski, gdzie liczba mieszkańców minimalnie wzrosła (+0,84%)[55]. Dobitnym dowodem złej sytuacji demograficznej w analizowanym regionie jest fakt, że obszar wiejski gminy Nysa jest jedynym obszarem w powiecie nyskim, na terenie którego w perspektywie lat 2004-13 zwiększyła się liczba mieszkańców. W pozostałych gminach liczba mieszkańców spadała.

Choć z powyższej tabeli wynika, że obszar gmin Nysa i Otmuchów wyludnia się, to jednak wzrost liczby mieszkańców na obszarze wiejskim gminy Nysa świadczy o tym, że na obszarze planu transportowego jest mimo wszystko – przynajmniej minimalnie – zarysowane zjawisko suburbanizacji. Tym mianem określa się proces wyprowadzania się bogatych mieszkańców centrów miast na obszary peryferyjne. Jest to oczywiście zjawisko typowe przede wszystkim dla obszarów metropolitalnych, jednak mechanizm działania – pamiętając naturalnie o uwarunkowaniach terytorialnych czy związanych z zamożnością mieszkańców – jest jednak, co do zasady, wszędzie podobny.

Suburbanizacja, co do zasady, powinna generować zwiększone zainteresowanie transportem zbiorowym łączącym centra miasta z nowo powstającymi osiedlami na obszarach

[55] W perspektywie lat 2003-12.

peryferyjnych. Zmiana miejsca zamieszkania na etapie procesu suburbanizacji najczęściej nie jest bowiem powiązana ze zmianą miejsca pracy czy nauki, co zwiększa skalę codziennych podróży w relacjach pomiędzy centrami miast i obszarami peryferyjnymi. Jednocześnie, biorąc pod uwagę, że zjawisko wyprowadzania się z miast na obszary peryferyjne dotyczy najczęściej osób zamożnych, wzrasta również liczba podróży w celach innych niż związanych z dojazdami do pracy i szkoły – zwiększa się np. skala dojazdów do centrów miasta w celu korzystania z usług wyższego rzędu.

Zmniejszanie się liczby mieszkańców analizowanego obszaru wpływa na fakt, że – za wyjątkiem obszaru wiejskiego gminy Nysa – na obszarze planu transportowego jest odnotowywana w ostatnich latach przewaga wymeldowań nad zameldowaniami. Saldo migracji jest niezmiennie dodatnie wyłącznie na obszarze wiejskim gminy Nysa, w pojedynczych latach było ono też minimalnie dodatnie na obszarze miasta oraz obszaru wiejskiego gminy Otmuchów.

Tabela 9. Wskaźnik zameldowań i wymeldowań w perspektywie lat 2004-13

Rok	Saldo migracji						
	Gmina Nysa			Gmina Otmuchów			Cały obszar planu transp.
	Całość	Miasto	Obszar wiejski	Całość	Miasto	Obszar wiejski	
2004	-203	-273	+70	-54	-33	-21	-257
2005	-149	-222	+73	-60	-45	-15	-209
2006	-421	-496	+75	-112	-55	-57	-533
2007	-226	-359	+133	-48	-35	-13	-274
2008	-165	-224	+59	-73	-36	-37	-238
2009	-112	-205	+93	-36	+1	-37	-148
2010	-122	-227	+105	-131	-47	-84	-253
2011	-103	-203	+100	-40	-21	-19	-143
2012	-94	-154	+60	-9	+13	-22	-103
2013	-121	-198	+77	-43	-45	+2	-164

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Wskaźniki demograficzne na obszarze planu transportowego są tym bardziej niekorzystne, że ujemne saldo migracji postępuje równolegle z ujemnym przyrostem naturalnym. W obu gminach objętych planem transportowym (zarówno na obszarach miast, jak i obszarach wiejskich), liczba urodzeń żywych jest mniejsza niż liczba zgonów, a wskaźniki te są znacznie mniej korzystne w porównaniu z całym woj. opolskim, jak i – przede wszystkim – z całą Polską. Jedynie w pojedynczych latach na obszarach wiejskich obu gmin odnotowywano minimalnie dodatni przyrost naturalny.

Tabela 10. Wskaźniki przyrostu naturalnego (na 1 tys. ludności) w perspektywie lat 2004-13

Obszar	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Polska	-0,2	-0,1	0,1	0,3	0,9	0,9	0,9	0,3	0,0	-0,5
Województwo Opolskie	-0,9	-0,9	-0,9	-1,1	-0,6	-0,4	-0,7	-1,0	-1,2	-2,0
Powiat nyski	-0,9	-1,5	-1,5	-1,2	-1,3	-0,5	-1,4	-1,8	-1,6	-3,3
Nysa (cała gmina)	-0,7	-0,7	-1,2	-1,7	-1,7	0,2	-1,0	-2,1	-1,6	-2,1
Nysa – miasto	-0,5	-0,4	-1,2	-1,7	-1,6	-0,1	-0,8	-2,4	-2,4	-2,1
Nysa – obszar wiejski	-1,7	-2,0	-1,2	-1,8	-2,2	1,6	-1,9	-1,3	1,4	-2,3
Otmuchów – cała gmina	-0,9	-2,1	-0,8	-0,7	-2,5	-1,5	-2,2	1,2	-2,3	-4,3
Otmuchów – miasto	-2,8	-2,8	-1,5	-2,5	-2,5	-4,4	-4,2	-0,8	-2,7	-5,9
Otmuchów – obszar wiejski	0,2	-1,6	-0,4	0,3	-2,4	0,2	-1,0	2,3	-2,0	-3,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Kolejnym niekorzystnym wskaźnikiem demograficznym jest „starzenie się" mieszkańców obszaru objętego planem transportowym. Na przestrzeni ostatniej dekady, znacząco zwiększył się odsetek liczby mieszkańców w tzw. wieku poprodukcyjnym (+65 lat w przypadku mężczyzn, +60 lat w przypadku kobiet). Grupa ta charakteryzuje się z zasady najmniejszą mobilnością, a równolegle niekorzystną dla organizatora przewozów jest sytuacja, w wyniku której większość przedstawicieli tej grupy posiada uprawnienia do bezpłatnych bądź ulgowych przejazdów, co nie przekłada się na przychody z biletów. Należy jednak podkreślić, że „starzenie się" społeczeństwa jest zjawiskiem charakterystycznym zarówno dla całego woj. opolskiego, jak i dla całej Polski.

Tabela 11 Zmiana liczby mieszkańców w podziale na grupy wiekowe[56]

Obszar	Wskaźnik na koniec 2004 r.			Wskaźnik na koniec 2013 r.		
	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat

[56] Dane w procentach.

Obszar	Wskaźnik na koniec 2004 r.			Wskaźnik na koniec 2013 r.		
	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat	< 18 lat	18-59/64 lata	> 59/64 lat
Polska	21,1	63,5	15,3	18,2	63,4	18,4
Województwo Opolskie	20,3	64,1	15,6	16,3	64,8	18,9
Powiat nyski	20,9	63,9	15,2	16,4	64,4	19,2
Nysa (cała gmina)	19,5	65,2	15,3	15,5	63,9	20,6
Nysa – miasto	18,7	65,8	15,5	14,7	63,6	21,7
Nysa – obszar wiejski	22,7	63,0	14,3	18,5	65,3	16,2
Otmuchów – cała gmina	22,0	62,7	15,3	17,7	64,3	18,0
Otmuchów – miasto	20,5	63,9	15,6	16,2	64,3	19,5
Otmuchów – obszar wiejski	22,9	62,1	15,0	18,6	64,3	17,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Z powyższej tabeli wyłania się jeden optymistyczny prognostyk. Największy odsetek młodych osób mieszka na terenach wiejskich obu gmin (co zwłaszcza w przypadku obszarów wiejskich gminy Nysa świadczy również o tym, że w procesie suburbanizacji uczestniczą przede wszystkim rodziny młode i w średnim wieku). W efekcie należy zakładać, że w kolejnych latach to właśnie na obszarach wiejskich obu analizowanych gmin odnotowywana będzie największa mobilność mieszkańców, w związku z czym będzie też wzrastać zapotrzebowanie na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy o charakterze podmiejskim.

Prognozy GUS zakładają, że w perspektywie dwóch kolejnych dekad sytuacja demograficzna regionu nyskiego będzie się nadal pogarszać. Według szacunków GUS, na koniec 2035 r. liczba mieszkańców powiatu nyskiego[57] wynosić będzie 115 353 mieszkańców. Spadek, w porównaniu z liczbą mieszkańców z 2013 r., wedle prognozy GUS, wyniesie aż 17,3%[58].

Opublikowana w 2014 r. prognoza zmian demograficznych do 2050 r., dla całej Polski oraz w rozbiciu na województwa (bez rozbicia na powiaty), zakłada, że w 2035 r. w woj. opolskim mieszkać będzie 865,1 tys. mieszkańców, a w 2050 r. – 755,6 tys. Wskaźnik z 2035 r. będzie

[57] Prognozy ludności GUS nie są prowadzone w rozbiciu na poszczególne gminy.

[58] Jest to wskaźnik pochodzący z opracowania GUS pn. *Prognoza dla powiatów i miast na prawie powiatu oraz podregionów na lata 2011 – 2035* [http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/prognoza-ludnosci/prognoza-dla-powiatow-i-miast-na-prawie-powiatu-oraz-podregionow-na-lata-2011-2035-opracowana-2007-r-,2,1.html; dostęp 05.10.2014]. Należy podkreślić, iż prognoza została opracowana w 2007 r. i zakładała, iż na koniec 2013 r. liczba mieszkańców powiatu nyskiego wynosić będzie 139 430. mieszkańców, czyli nieco mniej niż wynosiła w rzeczywistości (140 628). Wspomniany spadek 17,3% dotyczy porównania z danymi z prognozy.

mniejszy o 13,9% od wskaźnika mieszkańców z 2013 r., a wskaźnik z 2050 r. będzie mniejszy o 25,9%. Wskaźnik liczby mieszkańców całej Polski z 2035 r. (36,48 mln) ma być mniejszy od wskaźnika z 2013 r. (38,50 mln) o 5,2%, a wskaźnik z 2050 r. (33,95 mln) ma być mniejszy o 11,8%. Patrząc na wskaźniki z 2035 r. – procentowy spadek liczby mieszkańców obszaru planu transportowego ma być zatem nieco szybszy od spadku liczby mieszkańców woj. opolskiego i wyraźnie szybszy od spadku liczby mieszkańców całej Polski.

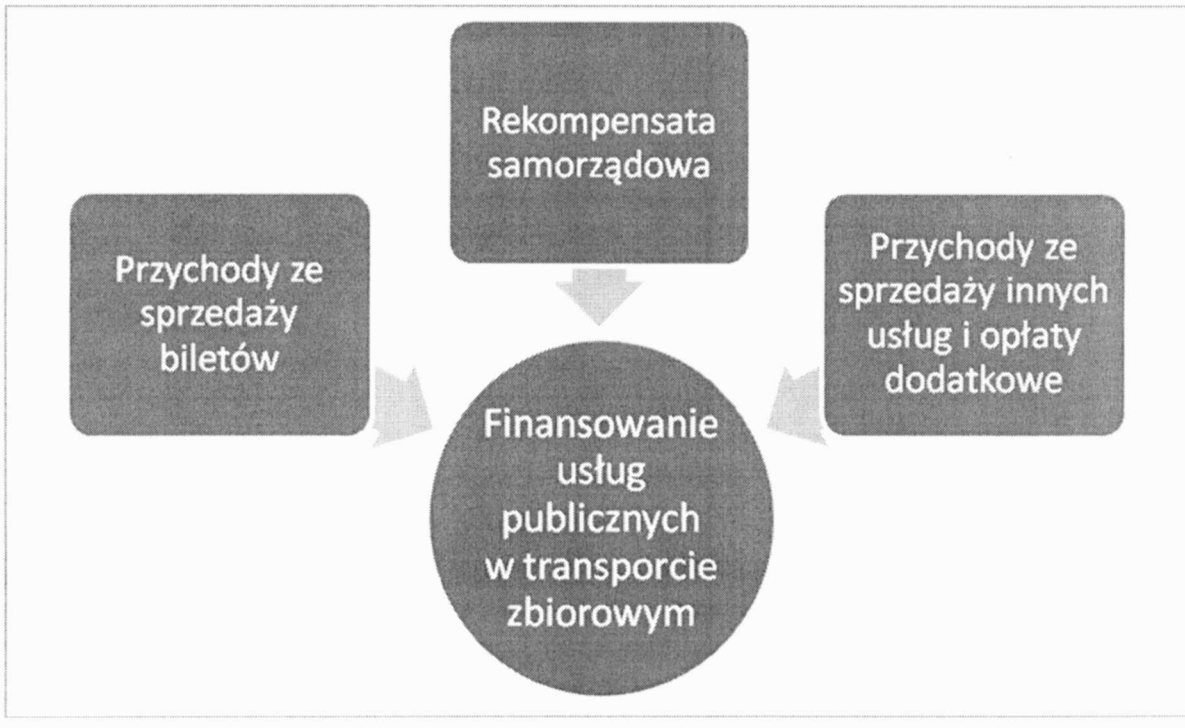
Należy jednak równolegle zauważyć, że nawet niekorzystne wskaźniki demograficzne nie muszą wpływać na zmniejszenie popytu na transport zbiorowy na terenie gmin Nysa i Otmuchów. Przeciwnie – popyt ten powinien w najbliższych latach znacząco rosnąć. Według szacunków Komisji Europejskiej, wskaźnik mobilności w perspektywie lat 2000-30 w państwach „nowej" Unii Europejskiej wzrośnie bowiem aż o 170%[59]. Komisja Europejska szacuje zatem, że do końca przyszłej dekady w Polsce nastąpi w sumie prawie 3-krotny wzrost liczby podróży odbywanych średnio przez 1 osobę. Co oznaczać będzie znaczący wzrost zapotrzebowania na sprawnie funkcjonujący transport zbiorowy nawet w przypadku spadającej liczby mieszkańców.

[59] *Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1 Źródła finansowania

Rysunek 3. Schemat źródeł finansowania usług przewozowych w transporcie zbiorowym, organizowanym przez Gminę Nysa



Źródło: opracowanie własne

5.2 Formy finansowania

Zasadą ogólną przy zawieraniu umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym jest umowa powierzenia dla podmiotu wewnętrznego jakim jest MZK Nysa Sp. z o.o. Zgodnie z obowiązującymi zasadami utrzymanie przez MZK Nysa statusu podmiotu wewnętrznego wymaga, aby pozostał on własnością Gminy Nysa.

Wielkość i jakość pracy przewozowej będącej przedmiotem umów na świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym będzie określana na podstawie polityki transportowej, oceny potrzeb przewozowych, zapotrzebowania zgłaszanego przez gminy objęte porozumieniami i możliwości finansowe Gminy Nysa.

Wykonywanie usług transportu zbiorowego bez zawarcia umowy z organizatorem na obszarze gmin objętych porozumieniem będzie możliwe na zasadach ogólnych zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i aktów wykonawczych.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzajów środków transportu

Warto zwrócić uwagę, że ze względu na kongestię i bezpieczeństwo ruchu, szczególnie w miastach, indywidualne środki transportu, samochody osobowe, przestają być oczywistym sposobem poruszania się. A to stawia niegdyś mało znany problem preferowania jednych środków transportu zbiorowego kosztem innych, tym bardziej, że komfort podróży autobusami najnowszej generacji jest już wysoki. Wypadałoby także zwrócić uwagę na stan infrastruktury transportu zbiorowego, często jego najsłabszy punkt. Kwestie te, przedstawione są poniżej.

Jednym z głównych mankamentów sieci komunikacyjnej MZK Nysa jest brak dostatecznego powiązania sieci MZK z innymi organizatorami i operatorami transportu zbiorowego: przede wszystkim z transportem kolejowym, a w drugiej kolejności także z regionalnym transportem autobusowym. Wspomniane podsystemy powinny stanowić jeden zwarty organizm, składający się na łączną jakość transportu zbiorowego nie tylko na obszarze planu transportowego, ale także na terenach do niego przylegających, jak również jeśli chodzi o połączenia pomiędzy obszarem planu transportowego i wiodącymi ośrodkami wzrostu w woj. opolskim, dolnośląskim i czeskim Krajem Północnomorawskim. Działania wykraczające poza obszar planu transportowego są nie mniej ważne niż poprawa oferty w samym jego obrębie.

Obserwowany obecnie brak tego rodzaju współpracy, powodujący, iż poszczególni organizatorzy przewozów są osobnymi bytami słabo ze sobą powiązanymi (choć operującymi w podobnym obszarze), stanowi czynnik w istotnym stopniu zniechęcający podróżnych do korzystania z transportu publicznego.

Dlatego też kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym planem transportowym (oraz w segmentach powiązanych z tym obszarem) – które mają być realizowane w perspektywie do 2020 r. – są silnie zdeterminowane koniecznością „zbliżania" do siebie poszczególnych systemów transportu. Sporządzone poniżej postulaty są zdeterminowane przede wszystkim wnioskami płynącymi z części analizy dotyczącej pożądanego standardu usług oraz kierunków rozwoju systemu informacji pasażerskiej (SIP). Istotny wpływ na sformułowane poniżej postulaty mają też m.in. dane dotyczące sytuacji społeczno-gospodarczej regionu:

- Niezbędne jest podjęcie współpracy z kolejowymi i autobusowymi przewoźnikami regionalnymi, zwłaszcza zapewniającymi dojazd z Nysy i Otmuchowa do takich ośrodków jak Opole, Wrocław, Kamieniec Ząbkowicki, Brzeg czy Kędzierzyn Koźle. Współpraca ta w pierwszej kolejności dotyczyć ma wdrożenia wspólnych systemów biletowo-taryfowych, a w dalszej kolejności – także synchronizacji rozkładów jazdy. Synchronizacja rozkładów powinna doprowadzić też – w takim stopniu, w jakim będzie to możliwe – do wprowadzenia gwarancji wzajemnego oczekiwania pociągów i autobusów pozamiejskich oraz autobusów MZK na skomunikowane kursy w przypadku ewentualnych opóźnień;

- Obserwowane zjawisko suburbanizacji na obszarze planu transportowego wskazuje, iż zwiększa się potrzeba funkcjonowania sprawnie działającego transportu zbiorowego łączącego Nysę z gminami ościennymi – przede wszystkim z gminą Otmuchów. Dlatego też niezbędne jest sukcesywne rozwijanie w perspektywie do 2020 r. oferty połączeń podmiejskich w sieci MZK. Oferta linii podmiejskich będzie poszerzana zarówno w zakresie zapewnienia podstawowych potrzeb przewozowych (dojazdy i powroty z pracy i szkoły w szczytach porannym i popołudniowym), ale także w zakresie wychodzenia naprzeciw potrzebom różnych grup podróżnych. Mowa tu przede wszystkim o zwiększaniu liczby połączeń późnowieczornych oraz połączeń realizowanych w dni wolne od pracy;
- W obrębie samego miasta Nysa i Otmuchów, kształtowanie siatki połączeń ma się koncentrować w pierwszej kolejności na sukcesywnej poprawie obsługi obszarów jako obszary charakteryzujące się największymi potokami podróżnych;
- W miarę budowy i rozwoju nowych osiedli mieszkaniowych na obszarach peryferyjnych Nysy, należy – analogicznie jak w przypadku połączeń podmiejskich – modyfikować sieć komunikacyjną w taki sposób, aby uwzględniała ona potrzeby mieszkańców tych osiedli. Częstotliwość kursowania autobusów łączących centrum miasta z tymi osiedlami musi być na tyle wysoka, by zachęcała mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego na rzecz równoległego ograniczenia korzystania z motoryzacji indywidualnej;
- Modyfikacja taryfy MZK ma doprowadzić do rezygnacji z biletów jednorazowych (jednoprzejazdowych) na rzecz zastąpienia ich biletami czasowymi (kilkunasto-/kilkudziesięciominutowymi), usprawniającymi przesiadanie się pomiędzy poszczególnymi liniami MZK, bez konieczności kupowania nowych biletów. Równolegle niezbędne jest wdrożenie specjalnych biletów (darmowych/ulgowych) dla osób szczególnie zagrożonych wykluczeniem społecznym (m.in. osób długotrwale bezrobotnych aktywnie poszukujących pracy oraz osób niepełnosprawnych);
- Niezbędne jest wdrażanie nowych kanałów sprzedaży biletów: przez internet, aplikację telefoniczną oraz przez automaty biletowe;
- Rozwój siatki połączeń (w tym – podjęcie współpracy z przewoźnikami pozamiejskimi) oraz modyfikacja systemu taryfowego powinny być powiązane z rozwojem zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W skład tych węzłów powinny wchodzić m.in. miejsca postojowe i parkingowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów (w tym – automaty biletowe), systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z bieżącym rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną);
- Rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej dotyczyć będzie także montażu w pojazdach monitorów LCD, informujących o bieżących rozkładach jazdy i utrudnieniach. Analogiczne informacje powinny być dostępne również na stronie internetowej www.mzk.nysa.pl;
- W zakresie jakości świadczonych usług przewozowych, szczególna uwaga organizatora będzie skupiona na dbałości o punktualność kursowania autobusów, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz wzrostu wygody podróżowania (w tym ostatnim

kontekście –zwłaszcza o przeciwdziałaniu zjawiska zatłoczeniu pojazdów w porze szczytów przewozowych);

- Sukcesywnie należy dążyć do „odmładzania" taboru autobusowego, tak aby średnia wieku taboru MZK nie przekraczała 8-10 lat. Celem realizacji polityki „środowiskowej" Unii Europejskiej, zostanie położony nacisk na wprowadzanie ekologicznych rodzajów napędu w pojazdach autobusowych MZK;
- Niezbędne są działania zmierzające do szeroko zakrojonej promocji transportu zbiorowego, tak aby dotrzeć z pozytywnym przekazem do osób niekorzystających obecnie z usług MZK w Nysie. Środkiem do tego celu powinna być współpraca z lokalnymi środkami masowego przekazu – zarówno poprzez prezentowanie za ich pośrednictwem walorów transportu zbiorowego, jak również poprzez działania bezpośrednio stymulujące mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Te działania to m.in. wprowadzanie możliwości bezpłatnego korzystania z komunikacji zborowej podczas różnych okoliczności (np. Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, świąt o charakterze lokalnym, przejazdów na cmentarze podczas Dnia Wszystkich Świętych etc.). Drogą do zachęcenia mieszkańców do zmian preferencji komunikacyjnych może też np. regularne organizowanie konkursów, w których do wygrania będą bilety okresowe MZK (uczestnikami tych konkursów mogłyby być tylko osoby niebędące do tej pory posiadaczami takich biletów).

7. Zasady organizacji rynku przewozów

Podstawą organizacji rynku przewozów zbiorowych pozostają porozumienia międzygminne upoważniające Gminę Nysa do wykonywania zadań organizatora. Gmina Nysa wykonuje powierzone jej zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Do tych zadań przede wszystkim należy:

- prowadzenie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnianie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców i zasad korzystania z nich;
- dbanie o właściwe funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
- organizowanie systemu informacji dla pasażera;
- określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- wskazywanie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz ustalanie stawek opłat za korzystanie z nich przez operatorów i przewoźników;
- przygotowanie i przeprowadzanie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalanie sposobu i prowadzenie dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- prowadzenie rozliczeń finansowych związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego;
- sprawdzanie jakości świadczonych usług przewozowych wykonywanych przez poszczególnych przewoźników;
- prowadzenie kontroli biletów w autobusach oraz pobieranie stosownych opłat karnych;
- rozpatrywanie skarg i zażaleń.

Celem sprawnej realizacji sformułowanych powyżej zadań (jak również celem realizacji wszystkich innych postulatów sformułowanych w planie transportowym) zasadne jest

utworzenie nowej struktury – jednostki budżetowej Miasta Nysa (w rozumieniu przepisów ustawy o finansach publicznych[60]), **której powierzone zostanie wykonywanie zadań własnych Miasta Nysa w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego**.

Rekomendowana liczba pracowników tej jednostki to 7 etatów[61]. Koszty utrzymania nowej jednostki ponosić będą gminy będące stronami porozumienia komunikacyjnego, proporcjonalnie do procentowej liczby wozokilometrów realizowanych przez MZK Nysa na obszarze poszczególnych gmin. Powyższe zasady (dotyczące partycypowania gmin będących stronami porozumienia komunikacyjnego w kosztach funkcjonowania organizatora lokalnego transportu zbiorowego) znajdą swoje odzwierciedlenie poprzez podjęcie przez właściwe Rady Miejskie uchwał zezwalających na aktualizację porozumienia komunikacyjnego – wpisanie do niego adnotacji o proporcjonalnej partycypacji gmin w kosztach funkcjonowania organizatora.

[60] Ustawa z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2003 r., nr 15, poz. 148 ze zm.).

[61] Dla porównania, np. struktura MZK Tychy (organizatora lokalnego transportu zbiorowego w imieniu Miasta Tychy) liczy 21 etatów. Porozumienie międzygminne, na mocy którego w sumie 7 gmin przekazało Miastu Tychy kompetencje w zakresie organizacji transportu zbiorowego na swoim terenie, obejmuje obszar zamieszkały w sumie przez 246 tys. osób. Proporcjonalnie, 72 tys. osób zamieszkujących obszar „nyskiego" międzygminnego porozumienia komunikacyjnego, „odpowiada" ok. 7 etatom.

8. Pożądany standard usług przewozowych

Pod mianem standardu usług przewozowych w przypadku transportu zbiorowego rozumie się zespół działań, dzięki którym podnosi się jakość oferty w każdym jej zakresie – zarówno jeśli chodzi o konstruowanie rozkładów jazdy, jak i rozwiązania taryfowe, działania związane z poprawą jakości infrastruktury i taboru, a także z rozwijaniem systemu informacji pasażerskiej.

Równoległa poprawa standardu usług we wszystkich ww. aspektach powinna prowadzić do zwiększenia zainteresowania korzystaniem z transportu zbiorowego, przy jednoczesnym zmniejszaniu stopnia wykorzystywania motoryzacji indywidualnej na terenie obszaru objętego planem transportowym.

Jak już wspomniano wcześniej, rozwój transportu zbiorowego ma prowadzić do sytuacji zminimalizowania przypadków, w których podróżni podejmują decyzję na podstawie subiektywnych odczuć (a nie w stanie wyższej konieczności), iż podróż prywatnym samochodem jest bardziej atrakcyjna niż korzystanie z transportu zbiorowego.

Aby osiągnąć taki cel należy podejmować działania wielowątkowe, których główne grupy zostały omówione poniżej.

8.1 Rozkład jazdy

Część postulatów w zakresie modyfikacji rozkładów jazdy została już opisana w pkt. 3.2.2.2. Oprócz wskazanych w ww. punkcie postulatów, należy wskazać także następujące konieczne działania, które trzeba podjąć, by zminimalizować problemy związane ze sprawą realizacją rozkładu jazdy:

- Operator zapewni taką liczby taboru zastępczego, by w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń (takich jak awaria taboru) móc dokonać wymiany pojazdu w czasie nie dłuższym niż 15-20 minut, a także utrzymywać elastyczną liczbę taboru i obsługi;
- Rekomenduje się kontraktowe zobowiązanie przewoźnika do utrzymywania taboru rezerwowego, umożliwiającego, w sposób elastyczny, zwiększenie liczby personelu obsługi, jeśli w wypadku znaczącej kongestii ruchu występuje zagrożenie znaczących opóźnień, wpływających na kursowanie autobusów niezgodnie z rozkładem;
- Kierowcy wszystkich pojazdów muszą być wyposażeni w telefony, umożliwiające przekazywanie informacji w przypadku utrudnień związanych z realizacją przewozów.

8.2 Preferencyjne rozwiązania taryfowe

Celem uatrakcyjnienia systemu taryfowego, należy rozwinąć system biletów czasowych, zwłaszcza poprzez wprowadzenie biletów o krótszym okresie obowiązywania od obecnie funkcjonującego biletu 3-godzinnego (bilet 20-minutowy, 60-minutowy). Docelowo, należy

zrezygnować ze stosowania biletów jednorazowych, na rzecz ich całkowitego zastąpienia biletami czasowymi.

Inne działania w zakresie nowych rozwiązań taryfowych to:

- Docelowe wprowadzenie systemu tzw. „elektronicznej portmonetki", dodatkowo z promowaniem częstego korzystania z usług komunikacji miejskiej np. poprzez jazdę bez opłaty;
- Utworzenie zintegrowanego biletu z regionalnymi przewoźnikami autobusowymi i przewoźnikami kolejowymi;
- Jak najszerszy rozwój kanałów dystrybucji biletów (zob. szerzej – pkt. 3.2.2.2.).

8.3 Wysoki standard taboru

Główne czynniki determinujące wysoki standard taboru to:

- Sukcesywny wzrost liczby pojazdów wyposażonych w obniżoną podłogę (zob. więcej – pkt. 8.4), klimatyzację, drzwi obsługiwane przez pasażerów, monitoring i rozbudowane systemy informacji pasażerskiej;
- Dbanie o to, aby do ruchu nie były kierowane pojazdy zbyt głośne i powodujące nadmierne wibracje w czasie ruchu, niezapewniające dostatecznego komfortu cieplnego, albo z popsutymi urządzeniami dostępnymi dla pasażerów.

8.4 Potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych

Wychodzenie naprzeciw potrzebom przewozowym osób niepełnosprawnych staje się w ostatnich latach coraz silniej akcentowane w szeregu dokumentów sporządzanych zarówno na forum Unii Europejskiej[62], jak i na szczeblu krajowym[63]. Realizacja postulatów w tym zakresie urasta obecnie do rangi nie mniejszej niż konieczność ogólnej poprawy oferty transportu publicznego, ciążącej na organizatorach przewozów i przewoźnikach.

W przypadku usług świadczonych przez MZK w Nysie, potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych zostały zaspokojone częściowo poprzez wymianę znacznej części

---

[62] Konieczność zwrócenia uwagi na potrzeby transportowe osób o ograniczonej sprawności ruchowej została zasygnalizowana m.in. w Rozporządzeniu (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

[63] W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w 2013 r., zapisano m.in.: *Dostępność [transportu zbiorowego] dla osób niepełnosprawnych (...) utrudniają bariery architektoniczne i techniczne (...). Z tego względu plany rozwoju transportu publicznego (...) będą uwzględniały dostosowanie systemów transportowych (infrastruktury oraz taboru) także do potrzeb osób niepełnosprawnych. (...) Przygotowanie planów i działań transportowych o charakterze inwestycyjnym, powinno być konsultowane z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne.*

pojazdów na niskopodłogowe. Usługa przewozowa dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej dotyczy osób, które:

- zostały zakwalifikowane przez organy orzekające do jednego z trzech niepełnosprawności;
- uzyskały orzeczenie o całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy;
- uzyskały orzeczenie o rodzaju i stopniu niepełnosprawności osoby, która nie ukończyła 16 roku życia.

Razem z osobą niepełnosprawną ze specjalnie dedykowanej usługi przewozowej mogą korzystać także opiekunowie tych osób. Omawiane przewozy są odpłatne według specjalnego cennika ustalanego przez MZK w Nysie.

Oprócz tego wskazać należy inne działania związane z poprawą dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych, które to działania powinny być sukcesywnie wdrażane w kolejnych latach:

- zapowiedzi głosowe (w środku i na zewnątrz pojazdów – poprzez montaż zewnętrznych głośników, tak aby zapowiedzi były też słyszane podczas postojów na przystankach);
- przebudowa przystanków (zatok komunikacyjnych) w taki sposób, by podłoga w pojazdach znajdowała się na równi z chodnikami;
- zwiększenie liczby piktogramów informujących o pierwszeństwie poszczególnych miejsc siedzących dla inwalidów;
- publikowanie na przystankach i w pojazdach, rozkładów jazdy oraz innych elementów systemu informacji pasażerskiej (schematów komunikacyjnych, taryf, regulaminów etc.) w sposób ułatwiający korzystanie z komunikacji;
- udzielanie przez kierowców osobistej pomocy osobom wyraźnie niesprawnym ruchowo przy wsiadaniu do pojazdów (obowiązek taki musi być zapisany w umowie pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a przewoźnikiem);
- utworzenie na stronie internetowej przewoźnika wersji dla osób słabowidzących.

Naturalnie zauważyć należy, że szereg spośród wskazanych powyżej działań (takich jak wymiana taboru na niskopodłogowy, zapowiedzi głosowe) jest związana także z ogólną poprawą jakości transportu publicznego (vide: np. pkt. 8.3), a nie tylko z poprawą jakości transportu publicznego z punktu widzenia osób niepełnosprawnych. Postulowane powyżej działania o charakterze inwestycyjnym, które niosą za sobą konieczność ponoszenia znaczących nakładów finansowych, powinny być, adekwatnie do dostępności środków pomocowych UE, realizowane w trakcie unijnej perspektywy finansowej 2014-20.

Kwestią niezależną od poprawy dostępności taboru i systemu informacji pasażerskiej dla osób niepełnosprawnych jest rozwój preferencyjnego systemu taryfowego dla tej grupy podróżnych. Oprócz obowiązku honorowania przez organizatora publicznego transportu zbiorowego ulg ustawowych dedykowanych dla osób niepełnosprawnych, można rozważyć wprowadzanie dodatkowych, ulgowych bądź darmowych biletów ważnych na obszarze właściwym dla tegoż organizatora. Jest to bowiem działanie potencjalnie ułatwiające osobom niepełnosprawnym – jednej z grup społecznych najsilniej zagrożonej wykluczeniem – rehabilitację (tak zdrowotną, jak i społeczną), jak również poszukiwanie pracy i stałe uczestniczenie w życiu zawodowym.

8.5 Wpływ transportu na środowisko naturalne

Dynamiczny rozwój transportu drogowego w ostatnich kilkudziesięciu latach stał się źródłem uciążliwości i problemów w skali lokalnej. Jego niekorzystne skutki odczuwają mieszkańcy miast, dużych aglomeracji oraz środowisko naturalne. Transport drogowy jest jednym z głównych źródeł hałasu i emisji związków szkodliwych, stanowiących zagrożenie dla środowiska naturalnego i życia człowieka. Emisja zanieczyszczeń wpływając na organizmy żywe zwiększa ryzyko występowania poważnych schorzeń układu krążenia i układu oddechowego. Zanieczyszczenia komunikacyjne wpływają również na powstawanie lokalnych obszarów występowania smogu i zakwaszania gleby. Występujące w spalinach związki szkodliwe to: CO_2, SO, NO_x, HC i cząstki stałe. Największy wpływ na zakwaszanie gleby mają: SO_2, NO_x i NH_3. Natomiast: CO_2, CH_4, CO i NO_x wpływają na powiększanie się efektu cieplarnianego[64].

Dlatego też niezwykle ważne jest zapobieganie ich występowania, a gdy nie jest to możliwe – podejmowanie wszelakich działań ograniczających ich skalę, zasięg i wpływ na człowieka oraz na środowisko.

Transport jest dużym i stale rosnącym źródłem emisji gazów cieplarnianych. Na początku obecnego stulecia około 27% całej emisji dwutlenku węgla w krajach OECD pochodziło z transportu, z czego 80% z transportu drogowego[65]. Dlatego znacznemu ograniczeniu tego zjawiska podporządkowana jest polityka transportowa Unii Europejskiej. Jej głównym celem jest ograniczenie emisji tych gazów do 2050 r. o co najmniej 60 % w porównaniu z poziomem z roku 1990. Etapem pośrednim jest rok 2030, do którego planuje się ograniczyć emisje gazów cieplarnianych w sektorze transportowym o ok. 20 % w porównaniu z poziomem z 2008 r.[66] Na potrzebę ograniczania zanieczyszczeń uwalnianych do środowiska przez różne gałęzie transportu zwracają uwagę także dokumenty kształtujące politykę na poziomie krajowym[67]. Jednym z ważniejszych sposobów osiągnięcia tego celu jest ograniczenie indywidualnej motoryzacji poprzez rozwój zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego opartego o środki transportu emitujące możliwie jak najmniej szkodliwych substancji do środowiska naturalnego.

Strategia Rozwoju Transportu dla ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko przewiduje podjęcie przez stosowne organy państwa i jednostki samorządu terytorialnego m.in. następujących działań:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;

---

[64] Patrz m.in.: Merkisz J., Pielecha J., Radzimirski S.: Pragmatyczne podstawy ochrony powietrza atmosferycznego w transporcie drogowym. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2009.

[65] „Strategies to reduce greenhouse gas emissions from road transport: analytical methods", OECD 2003, s. 2, www.oecd.org/bookshop/

[66] „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu", Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, s. 3, pkt. 6.

[67] „Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020", Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 20 lipca 2012, s. 10, pkt. 3.6. i 3.7.

- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- organizację i rozwój systemów dostaw w miastach oraz eliminację ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny intensywnego zainwestowania miejskiego;
- oddziaływanie na równomierny rozkład przewozów miejskich redukujący zjawisko szczytu transportowego;
- upowszechnianie nowych form mobilności społeczeństwa poprzez dostępność informacji o podróży i zintegrowane taryfy[68].

Dla osiągania celów polityki ochrony środowiska na obszarze objętym publicznym transportem zbiorowym organizowanym przez Gminy Nysa i Otmuchów wskazane jest m.in.:

- stałe podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego jako alternatywy dla indywidualnej motoryzacji;
- systematyczna wymiana taboru autobusowego na pojazdy o napędzie bardziej ekologicznym;
- wzbogacanie oferty przewozów kolejowych;
- integrację różnych form transportu z tendencją do zwiększania pracy eksploatacyjnej najbardziej ekologicznych form transportu.

8.6 Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej

Niezbędne jest tworzenie i rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych, czyli miejsc, gdzie oprócz utworzenia wygodnego systemu przesiadania się pomiędzy poszczególnymi pojazdami – środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, w większym stopniu od innych przystanków rozwinięte są System Informacji Pasażerskiej, punkty sprzedaży biletów oraz parkingi samochodowe i rowerowe, włączone w systemy „Park&Ride" i „Bike&Ride". Rozwój systemu P&R/B&R powinien być powiązany z odpowiednią modyfikacją taryfy MZK w Nysie tak, aby promować korzystanie z transportu zbiorowego kosztem indywidualnego. W szczególności, można byłoby tutaj zaproponować następujące przedsięwzięcia:

- Utworzenie zintegrowanych węzłów nastąpić powinno w pierwszej kolejności w obrębie dworców kolejowych i autobusowych odpowiednio w każdej z przedmiotowych gmin (Nysa i Otmuchów), a w drugiej kolejności – w rejonie przystanków funkcjonujących w pobliżu ww. centrów przesiadkowych

[68] „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)" Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013 r., s. 81.

i ruchotwórczych, jako charakteryzujących się największymi przepływami podróżnych i generującymi, w związku z tym, tym największe zapotrzebowanie na transport;

- Zadaniem gmin znajdujących się na obszarze planu transportowego, będzie monitorowanie na bieżąco przypadków wandalizmu związanego z niszczeniem infrastruktury przystankowej i zrywaniem rozkładów – tak aby pogorszenie standardu oczekiwania na autobus, jak również pogorszenie dostępu do informacji pasażerskiej miało miejsce w jak najkrótszym czasie i było jak najmniej odczuwalne dla podróżnych;
- Należy dążyć do tego, by wszystkie przystanki autobusowe na obszarze odpowiedzialności organizatora były objęte ulicznym oświetleniem, a także – w miarę możliwości – aby był rozwijany był system monitoringu wizyjnego, który będzie obejmował przystanki.

8.7 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

System Informacji Pasażerskiej (SIP) w obszarze funkcjonowania MZK w Nysie wymaga systematycznego uzupełniania i unowocześniania. Dlatego oprócz już podjętych i zrealizowanych rozwiązań w perspektywie do 2020 r. przewidywane jest wdrożenie szeregu działań mających na celu wydatną poprawę jakości publikowania i prezentowania informacji dla pasażerów.

Poprawę SIP należy podzielić na trzy zasadnicze grupy działań:

1. Informacje publikowane na przystankach;
2. Informacje publikowane w pojazdach;
3. Informacje publikowane na stronie internetowej www.mzk.nysa.pl.

Działania we wszystkich trzech segmentach są względem siebie komplementarne, propozycje szczegółowych przedsięwzięć w tym względzie, podane są w tabeli poniżej.

Tabela 12. Działania dotyczące organizacji systemu informacji dla pasażerów

PROPONOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA	
Ad 1	• Informacja przystankowa MZK nadal opierać się będzie o tradycyjny model rozkładów, wskazujących godziny odjazdów autobusów z poszczególnych przystanków oraz wykaz przystanków. Postulowana jest rozbudowa tych informacji o skomunikowania[69]; • Niezbędne jest wywieszanie na wszystkich przystankach schematów sieci komunikacyjnej MZK w Nysie z informacją o "skróconych" relacjach w godzinach

[69] Działanie to naturalnie jest ograniczone niewielką powierzchnią przeznaczoną na publikowanie rozkładów na przystankach, nie mniej dążyć należy do tego, by taka zmiana zasad publikowania rozkładów została dokonana – zwłaszcza w wypadku linii charakteryzujących się niską częstotliwością kursowania.

PROPONOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA	
	odjazdu poszczególnych linii; • Sukcesywnie należy powiększać publikowanie informacji pasażerskiej także w alfabecie Braille'a; • Rozkłady (trasy), schematy i taryfy powinny być publikowane także w języku angielskim; • W miarę możliwości (finansowych i technicznych), sukcesywnie powinien być rozwijany system dynamicznej informacji pasażerskiej – w postaci elektronicznych tablic (monitorów LCD) montowanych na przystankach, wyświetlających następującego rodzaju informacje[70]: najbliższe odjazdy, ewentualne opóźnienia i bieżące utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, dogodne skomunikowania danego kursu z innymi liniami (oraz innymi segmentami transportu zbiorowego) w węzłach przesiadkowych, promocje biletowe, planowane zmiany w kursowaniu poszczególnych linii (doraźne, wynikające z remontów dróg/awarii, oraz stałe) oraz w innych segmentach oferty MZK, np. w taryfach[71].
Ad 2	• W każdym pojeździe mus być zamieszczona informacja o: obowiązujących opłatach za przejazd; obowiązujących uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz regulaminu przewozu osób pojazdami MZK w Nysie; • Docelowo we wszystkich pojazdach ww. informacje powinny być podawane za pomocą monitorów LCD. Na monitorach tych, powinny być przekazywane także informacje analogiczne jak w wypadku ww. monitorów umieszczanych na przystankach; • Rozwój SIP w pojazdach dotyczyć będzie także montażu w autobusach głośników – wewnętrznych i zewnętrznych – informujących o numerze linii,

[70] Montaż tablic powiązany będzie z montażem we wszystkich pojazdach urządzeń GPS, pozwalających na przesyłanie informacji do – utworzonego w tym celu – serwera SIP. Serwer gromadzić będzie informacje o bieżącym położeniu poszczególnych wozów, co pozwalać będzie na wyświetlanie na monitorach przystankowych bieżących informacji o opóźnieniach i utrudnieniach.

[71] W pierwszej kolejności monitory LCD powinny zostać zainstalowane na przystankach zlokalizowanych w pobliżu centrum przesiadkowego i centrów ruchotwórczych (por. rozdział poprzedni). W następnej kolejności tablice takie powinny być instalowane także na przystankach charakteryzujących się mniejszymi potokami podróżnych. Jeżeli zostanie wdrożona integracja rozkładowa pomiędzy autobusami MZK, autobusami regionalnymi i przewoźnikami kolejowymi, wówczas – przed jej wdrożeniem – monitory LCD muszą być zainstalowane na wszystkich przystankach, na których zatrzymują się linie autobusowe dojeżdżające do dworca PKP w Nysie, tak aby pasażerowie na przystankach poza dworcem mieli pełną orientację odnośnie wielkości ewentualnego spóźnienia autobusu. Należy zwrócić uwagę, iż wdrażanie integracji rozkładowej pomiędzy autobusami i pociągami bez montażu monitorów LCD na przystankach wzdłuż tras autobusów dojeżdżających do dworca jest dalece niewskazane – oczekiwanie na opóźnione autobusy bez wiedzy, jak duże są to opóźnienia, będzie wpływać na zniechęcanie się do podróżnych do korzystania z transportu zbiorowego.

PROPONOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIA	
	przystanku, kierunku jazdy i aktualnej dla danego kursu relacji; • Standardem w pojazdach MZK w Nysie – wynikającym z zapisów kontraktowych – powinna być wysoka jakość zewnętrznych tablic kierunkowych tak, aby ich treść była dobrze widoczna w każdych warunkach atmosferycznych.
Ad 3	• Powinien zostać rozwinięty system nowoczesnego powiadamiania podróżnych za pomocą powiadomień SMS[72] oraz bezpłatnego newslettera[73]; • Nieznacznej modyfikacji wymaga sposób publikowania rozkładów jazdy na stronie internetowej MZK w Nysie. Postulowane jest utworzenie i umieszczenie aplikacji zawierającej rozkłady jazdy wszystkich linii i wszystkich przystanków, do ściągnięcia na dysk komputera oraz na telefon komórkowy, z możliwością ich przeglądania w trybie „offline" oraz aktualizacji; • Konieczne jest stworzenie „lekkiej" wersji strony internetowej, dedykowanej dla telefonów komórkowych; • Bieżące informacje o opóźnieniach/utrudnieniach, analogiczne jak w przypadku informacji na monitorach LCD na przystankach i w pojazdach, powinny być też publikowane w widocznym miejscu na stronie głównej witryny MZK; • Pożądane jest utworzenie zestawu odpowiedzi na potencjalnie najczęściej zadawane przez podróżnych pytania (tzw. FAQ); • Niezależnie od dostępności interaktywnej mapy i interaktywnego schematu na stronie www.mzk.nysa.pl pożądane jest nawiązanie współpracy pomiędzy MZK w Nysie i administratorem serwisu internetowego www.jakdojade.pl, tak aby MZK stał się partnerem tego serwisu[74]; • Należy utworzyć w serwisie www.mzk.nysa.pl także wersje obcojęzyczne: w pierwszym rzędzie czeską i angielską; • Niezbędne jest utworzenie na stronie www.mzk.nysa.pl wersji dla niewidomych/niedowidzących.

[72] Poprzez wysłanie drogą SMS odpowiedniego hasła/kodu, podróżny będzie mógł się dowiedzieć o odjeździe każdego autobusu z każdego przystanku; niezależnie, wdrożona zostanie też usługa powiadamiania o utrudnieniach oraz stałych zmianach w ofercie MZK – w dwóch wariantach: jednorazowego SMS informującego o najbliższych zmianach oraz stałej usługi, dzięki której odbiorca będzie otrzymywać każdorazowo sms z powiadomieniem o zmianach.

[73] Funkcjonująca już obecnie usługa zostanie rozwinięta m.in. o rozsyłane informacje nt. bieżących utrudnień Informacje o funkcjonowaniu powiadomień SMS oraz newslettera będą zamieszczane nie tylko na stronie internetowej MZK, ale także w pojazdach oraz na przystankach.

[74] Jest to serwis udostępniający mapy i rozkłady jazdy komunikacji zbiorowej dla większości największych miast w Polsce, przez co – dzięki jednolitemu, przejrzystemu sposobowi prezentowania informacji – urósł on do miana najbardziej wartościowego źródła informacji o transporcie zbiorowym w polskich aglomeracjach.

Źródło: opracowanie własne.

8.8 Zasady monitorowania realizacji usług przewozowych

Gmina Nysa wykonując ustawowe obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie zarządzania tym transportem powinna prowadzić regularne kontrole realizacji przez operatora i przewoźnika usług przewozowych oraz przestrzegania ustalonych zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego dotyczących (por. także rozdziały poprzednio):

1) świadczenia usług środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
2) oznakowania środków transportu w tablice kierunkowe oraz nazwę przewoźnika albo organizatora w sposób widoczny dla pasażerów niezależnie od stanu pogody;
3) podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy środków transportu operatora i przewoźnika na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach z wyłączeniem przystanków komunikacyjnych przeznaczonych wyłącznie dla wysiadających pasażerów; przy czym w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora;
4) poddawania aktualizacji rozkładów jazdy, zgodnie z ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
5) podawania do publicznej wiadomości cennika na dworcu oraz wyciągu z cennika w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym, przy czym cennik opłat w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien także zawierać ceny biletów ulgowych;
6) wsiadania i wysiadania pasażerów tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy.

W umowie na świadczenie usług publicznych w komunikacji miejskiej organizator określi szczegółowe standardy obsługi pasażerów, które będą podlegały regularnie prowadzonym kontrolom. Rażące uchybienia w tym zakresie, a zwłaszcza brak realizacji zamówionych kursów lub ich niepunktualne wykonanie, upoważniają organizatora do skorzystania z możliwości nałożenia na operatora kar finansowych, których wysokość zostanie ustalona w umowie.

Dodatkowym narzędziem służącym monitorowaniu realizacji usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym będzie regularne weryfikowanie ustaleń niniejszego planu transportowego w okresach co najmniej co 5 lat.

8.9 Uzasadnienie wyboru przyjętych rozwiązań

Rozwiązania przyjęte w planie transportowym są przeniesieniem na lokalny rynek przewozów zbiorowych i dostosowaniem do miejscowej specyfiki zasad konkurencji regulowanej wypracowanych na poziomie Unii Europejskiej oraz Polski. Zasady te wynikają

z Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wraz z wydanymi aktami wykonawczymi, takimi jak:

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, nazywane krajowym planem transportowym;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględnione zostały też kierunki polityki transportowej wskazane w dokumentach unijnych w postaci „Białej Księgi. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu", dokumentach rządowych ze „Strategią Rozwoju Transportu do 2020 roku" oraz dokumentach regionalnych, na czele ze „Strategią Rozwoju Gminy Nysa na lata 2014-2023".

Kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju wprowadzono do planu transportowego rozwiązania dostosowujące publiczny transport zbiorowy do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych oraz potrzeb związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z unijną i krajową polityką transportową wprowadzone zostały rozwiązania służące integracji przewozów zbiorowych zarówno wewnątrz obszaru objętego planem transportowym, jak i z przewozami o znaczeniu powiatowym, wojewódzkim i międzywojewódzkim, a także działania służące integracji różnych form transportu w postaci budowy węzłów przesiadkowych oraz integracji informacji o rozkładach jazdy oraz w miarę możliwości integracji taryfowej.

Cele związane z ograniczaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne będą osiągane poprzez podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego. To powinno sprzyjać ograniczeniu motoryzacji indywidualnej i ograniczeniu emisji spalin z tego źródła. Natomiast pojazdy, którymi świadczy się usługi przewozów zbiorowych będą wyposażane w coraz bardziej ekologiczne technologie napędu zmniejszające emisję także z komunikacji miejskiej. W tym kontekście należy podkreślić, że obszar planu transportowego nie jest na tyle rozległy, aby było ekonomiczne uzasadnienie na tym terenie – w perspektywie do 2020 roku – budowy nowej infrastruktury, bardziej ekologicznych form transportu, w postaci np. przewozów trolejbusowych, lub też rozbudowy istniejącej infrastruktury kolejowej (obszar planu transportowego nie predysponuje go do utworzenia na tym terenie przewozów kolejowych o charakterze aglomeracyjnym). Przewozy zbiorowe będą więc w tej perspektywie w całości oparte na transporcie autobusowym, ale przy sukcesywnej wymianie taboru na pojazdy ekologiczne. Ze względu na potrzebę wprowadzenia nowych standardów mobilności w mieście powinna być rozbudowywana sieć ścieżek rowerowych. Odpowiednia infrastruktura powinna z czasem spowodować, że tego typu przejazdy będą odgrywały coraz większą rolę zarówno rekreacyjną, jak i w codziennej komunikacji na krótkich dystansach.

Ze względu na zjawisko suburbanizacji powinno być rozwijane porozumienie Gminy Nysa z innymi miejscowościami ościennymi. Należy także rozwijać współpracę z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego szczebla powiatowego, wojewódzkiego i krajowego. Natomiast przy wyborze operatora powinno zostać utrzymane bezpośrednie

powierzenie wykonywania przewozów MZK w Nysie jako podmiotowi wewnętrznemu. Nie planuje się w perspektywie do 2020 roku przeprowadzania przetargów na wybranych liniach ze względu na poczynione i planowane inwestycje finansowane w dużej części z funduszy unijnych. Ponieważ ich beneficjentem jest MZK w Nysie jako spółka komunalna to wieloletni okres wykonywania przez tego przewoźnika usług publicznych w transporcie zbiorowym jest potrzebny, aby było możliwe w całości spożytkowanie poniesionych wydatków z funduszy publicznych.

Przedstawione w niniejszym dokumencie postulaty i kierunki działania są zbieżne z kierunkami rozwoju publicznego transportu zbiorowego przyjętymi w planach transportowych przez samorządy wojewódzki[75] i powiatowy[76]. Oba dokumenty prezentują zbliżone z niniejszym dokumentem postulaty w zakresie m.in. pożądanego standardu usług przewozowych (w tym – jakości infrastruktury dworcowo-przystankowej), systemu informacji pasażerskiej czy też dostępności transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych.

Co bardzo ważne – oba dokumenty wyraźnie sygnalizują konieczność dążenia do „zbliżania" transportu kolejowego i drogowego, w zakresie integracji biletowo-taryfowej przewoźników kolejowych i autobusowych, synchronizacji rozkładów jazdy czy też tworzenia węzłów P&R[77]. W wojewódzkim planie transportowym, Nysa została wymieniona jako „węzeł wspomagający", czyli jedna z kluczowych na terenie województwa stacja kolejowa, zintegrowana z komunikacją autobusową i indywidualną. Jak podkreślono w dokumencie, zadaniem takiego węzła jest dowożenie do kluczowego wojewódzkiego węzła komunikacyjnego – w Opolu[78].

Kierunki działań wyznaczone w niniejszym planie transportowym będą w przyszłości stanowić punkt wyjścia do opracowania dokumentów strategicznych związanych z funkcjonowaniem projektu „Partnerstwo Nyskie 2020". Partnerami projektu jest w sumie jednostek samorządu terytorialnego tego projektu jest w sumie 17 jednostek samorządu terytorialnego z obszaru południowo-zachodniej Opolszczyzny – w tym Gmina Nysa (jako Lider Partnerstwa) oraz Gmina Otmuchów[79].

---

[75] Uchwała nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego"; Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego, dnia 1 sierpnia 2014 r., poz. 1848.

[76] Uchwała nr XXXIV/426/14 Rady Powiatu w Nysie z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Nyskiego (Planu Transportowego)"; Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego, dnia 6 maja 2014 r., poz. 1226.

[77] Przy czym w powiatowym planie transportowym znajduje się następująca adnotacja odnośnie systemu P&R: „Nysa jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców, jednak mógłby on by atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów, szczególnie turystów jednodniowych".

[78] Inne lokalizacje wskazane jako „węzły wspomagające" to Kluczbork, Namysłów, Kędzierzyn-Koźle, Strzelce Opolskie, Brzeg, i Olesno.

[79] W skład partnerstwa wchodzą 3 powiaty (głubczycki, nyski i prudnicki) oraz 14 gmin: Nysa (Lider Partnerstwa), Biała, Branice, Głubczyce, Głuchołazy, Grodków, Kietrz, Korfantów, Lubrza, Łambinowice, Otmuchów, Paczków, Prudnik, Skoroszyce.

Ideą Partnerstwa, które zawiązane zostało w 2014 r., jest wytworzenie mechanizmów współpracy w zakresie wspólnego rozwiązywania problemów o charakterze wykraczającym poza granice jednej gminy. Mechanizmy funkcjonowania partnerstwa mają być oparte na 4 filarach:

1. wzmacnianie spójności terytorialnej Partnerstwa – obszaru funkcjonalnego (pod mianem którego rozumie się obszar wszystkich jednostek samorządowych wchodzących w skład Partnerstwa);
2. Wspólne rozwiązywanie problemów zdefiniowanych dla obszaru funkcjonalnego;
3. Wspieranie i inicjowanie planowania zintegrowanego (łączenie inwestycji) w ramach obszaru funkcjonalnego;
4. Propagowanie wymiany wzajemnych doświadczeń i dobrych praktyk między Partnerami[80].

Na spotkaniu w dniu 6 lutego 2015 r., Partnerzy „Partnerstwa Nyskiego 2020" zdecydowali, że podejmą inicjatywę w zakresie opracowania dwóch dokumentów strategicznych (których postulaty będą spójne z treścią niniejszego planu transportowego):

- Strategia Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej Obszaru Funkcjonalnego Partnerstwo Nyskie 2020;
- Koncepcja/ Studium wykonalności dla projektu „Budowa systemu transportu publicznego Partnerstwa Nyskiego", proponowanego przez Starostwo Powiatowe w Nysie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinien być weryfikowany co 3 lata i w przypadku zaistnienia uzasadnionej potrzeby powinien być aktualizowany.

[80] http://www.partnerstwo-nyskie2020.pl/index.php/o-projekcie [dostęp 15.02.2015]

9. Bibliografia i wykaz dokumentów powiązanych

Akty prawne:

1. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 315/1.
2. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368.
3. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 roku, Dz. U. 1990 Nr 16 poz. 95.
4. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. 2011 Nr 117.
6. Uchwała nr XLIV/505/2014 Sejmiku Województwa Opolskiego z dnia 22 lipca 2014 r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Opolskiego"; Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego, dnia 1 sierpnia 2014 r., poz. 1848.
7. Uchwała nr XXXIV/426/14 Rady Powiatu w Nysie z dnia 24 kwietnia 2014 r. w sprawie uchwalenia „Planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Nyskiego (Planu Transportowego)"; Dziennik Urzędowy Województwa Opolskiego, dnia 6 maja 2014 r., poz. 1226.

Dokumenty strategiczne:

1. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, Komisja Europejska, Bruksela 2011.
2. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
3. Master Plan dla Transportu Kolejowego do Roku 2030, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.
4. Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2012.
5. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, 22 stycznia 2013.
6. Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 20 lipca 2012.

7. Uchwała nr L/750/14 Rady Miejskiej W Nysie z dnia 29 września 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nysa.
8. Uchwała nr XXXIX/300/2014 Rady Miejskiej w Otmuchowie z dnia 17 czerwca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Otmuchów.
9. Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla powiatu Nyskiego (Plan Transportowy) – Opracowanie główne, „Blue Ocean", Warszawa, październik 2013 r.
10. Uchwała nr V/34/07 Rady Miejskiej W Nysie z dnia 5 lutego 2007 r. w sprawie zawarcia porozumienia z Gminą Otmuchów dotyczące przyjęcia wykonywania zadania – świadczenia usług przewozu osób w komunikacji miejskiej w ramach lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych Gminy Otmuchów.

Literatura:

1. Burnewicz J., Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2011.
2. Chaberek M., Kowalski B., Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jako narzędzie kształtowania polityki i praktyki logistycznej miast i regionów [w:] Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomika Transportu i Logistyka, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, nr 42 (2012).
3. Dojazdy do pracy w Polsce. Terytorialna identyfikacja przepływów ludności związanych z zatrudnieniem, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2010.
4. Grzelec K., Wyszomirski O., Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gmin i związków międzygminnych, IGKM, Warszawa 2011.
5. Prognoza ludności na lata 2008-2035, Główny Urząd Statystyczny Warszawa 2011.
6. Merkisz J., Pielecha J., Radzimirski S.: Pragmatyczne podstawy ochrony powietrza atmosferycznego w transporcie drogowym. Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2009.
7. Mikiel P., Rozkosz P., Publiczny transport zbiorowy. Wybrane zagadnienia w pytaniach i odpowiedziach. IGKM, Warszawa 2012.
8. Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000-2012, IGKM, Warszawa 2013.

10. Spis tabel i rysunków

TABELA 1 WAŻNIEJSZE KIERUNKI ROZWOJU PRZESTRZENNEGO W ZAKRESIE TRANSPORTU W GMINACH NYSA I OTMUCHÓW 16

TABELA 2. LINIE PRZEWOZOWE URUCHAMIANE PRZEZ MZK W NYSIE 20

TABELA 3. ŁĄCZNA LICZBA PASAŻERÓW LINII MZK NYSA W ZALEŻNOŚCI OD DNIA TYGODNIA 28

TABELA 4. LICZBA PASAŻERÓW W DNIACH Z ZAWYŻONYMI I ZANIŻONYMI WSKAŹNIKAMI NAPEŁNIEŃ 29

TABELA 5. LICZBA DNI Z ZAWYŻONYMI I ZANIŻONYMI WSKAŹNIKAMI NAPEŁNIEŃ W 2014 R. 29

TABELA 6. PROGNOZA ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW MZK NYSA W PERSPEKTYWIE DO 2030 R. 30

TABELA 7. OŚRODKI, GENERUJĄCE RUCH PODRÓŻNYCH W MIEŚCIE NYSA 32

TABELA 8. ZMIANA LICZBY MIESZKAŃCÓW W PERSPEKTYWIE LAT 2004-13 35

TABELA 9. WSKAŹNIK ZAMELDOWAŃ I WYMELDOWAŃ W PERSPEKTYWIE LAT 2004-13 36

TABELA 10. WSKAŹNIKI PRZYROSTU NATURALNEGO (NA 1 TYS. LUDNOŚCI) W PERSPEKTYWIE LAT 2004-13 37

TABELA 11 ZMIANA LICZBY MIESZKAŃCÓW W PODZIALE NA GRUPY WIEKOWE 37

TABELA 12. DZIAŁANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW 51

RYSUNEK 1. NYSA JAKO WĘZEŁ DRÓG KOŁOWYCH I KOLEJOWYCH 12

RYSUNEK 2. PROGNOZA ZMIANY LICZBY PASAŻERÓW MZK NYSA W PERSPEKTYWIE DO 2030 R. 31

RYSUNEK 3. SCHEMAT ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE ZBIOROWYM, ORGANIZOWANYM PRZEZ GMINĘ NYSA 40